

LOS ASES DEL *MOSQUITO* DE LA II GUERRA MUNDIAL

ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

LOS ASES DEL *MOSQUITO* DE LA II GUERRA MUNDIAL

CUADRO DE TÉRMINOS CON ABREVIATURAS

Inglés	Abreviaturas	Español
Air Commodore	*AC*	*General de Brigada*
Air Chief Marshal	*ACM*	*Capitán General*
Air Marshal	*AM*	*Teniente General*
Air Vice Marshal	*AVM*	*General de División*
Flight Lieautenent	*Flt Lt*	*Capitán*
Flight Sargent	*Flt Sgt*	*Sargento Primero*
Flying Officer	*Flg Off*	*Teniente*
Group Captain	*Grp Capt*	*Coronel*
Pilot Officer	*Plt Off*	*Alférez*
Sargent	*Sgt*	*Sargento*
Squadron	*Sqn*	*Escuadrón*
Squadron Leader	*Sqn Ldr*	*Comandante*
Warrant Officer	*WO*	*Oficial especialista*
Wing Commander	*Wg Cdr*	*Teniente Coronel*

Condecoraciones Británicas

Distinguished Flyng Medal	*DFM*	*Medalla de Vuelo distinguido*
Distinguished Flyng Cross	*D.F.C.*	*Cruz de Vuelo Distinguido*
Distinguished Service Order	*D.S.O.*	*Orden de Servicios Distinguidos*
Distinguished Service Cross	*D.S.C.*	*Cruz de Servicios Distinguidos*
Victoria Cross	*VC*	*Cruz de Victoria*

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 14

LOS ASES DEL *MOSQUITO* DE LA II GUERRA MUNDIAL



ediciones del Prado



ILUSTRACIÓN DE PORTADA

El 11 de abril de 1944 seis caza-bombarderos Mosquito FB VI del 613° Sqn. "Ciudad de Manchester" llevaron a cabo una de las misiones de bombardeo a baja altura ejecutadas con mayor precisión de toda la guerra contra el Registro Civil Central Holandés, ubicado en el edificio de la Galería de Arte Kunstzaal Kleinzkamp cercana al Palacio de la Paz. El registro civil se había convertido en un objetivo de máxima prioridad a consecuencia de que la Gestapo lo utilizaba para confeccionar listas de familias holandesas consideradas como candidatas a la deportación a campos de concentración, o para identificar a los familiares de los combatientes de la resistencia para las ejecuciones de represalia. En el libro de Leslie Hunt *Twenty-One Squadrons* (Garnstone Press, 1972) puede encontrarse la siguiente descripción de aquella incursión:

"El 11 de abril, seis Mosquitos al mando del Wg. Cdr. Bateson se dirigían hacia su objetivo volando a una altura de sólo 50 pies. El plan consistía en que las tres parejas entrasen a intervalos de dos minutos lanzando bombas de alto explosivo e incendiarias. Bateson, al frente de la primera pareja, casi rozando los tejados de las casas, enfiló directamente hacia el edificio donde estaba su objetivo. El centinela alemán que estaba de guardia en la puerta principal gritó presa del pánico al mismo tiempo que arrojaba su fusil y huía a toda velocidad para ponerse a salvo. Desde el segundo avión, el Flt. Lt. P. C. Cobley, pudo ver cómo las bombas de su líder entraban 'justo por la puerta principal'. En el patio de la parte trasera del edificio se estaba celebrando un desfile y también, algunos soldados francos de servicio jugaban al fútbol. Ningún otro objetivo fue alcanzado, ya que el aparato de Cobley dispersó a las tropas en todas direcciones con más bombas, que cayeron exactamente sobre el blanco. El Sqn. Ldr. Newman iba al frente de la siguiente pareja. El edificio estaba ahora en parte oculto por el humo, pero él y su compañero lanzaron sus bombas incendiarias sobre él. Los últimos en entrar sobre el objetivo fueron el Flt. Lt. V. A. Hester y un piloto holandés. Hester atacó con bombas incendiarias y con bombas de alto explosivo de espoleta retardada, pero las del holandés no llegaron a soltarse. A pesar de que efectuó dos circuitos más con las pasadas correspondientes sobre el objetivo no consiguió lanzarlas y tuvo que regresar a su base sin haber conseguido ni un solo impacto." Tras haber reducido a escombros el edificio de cinco plantas sin causar daño alguno a las estructuras circundantes, los Mosquitos regresaron a Swanton Morley, en Norfolk. El 1 de mayo de 1944 el Wg. Cdr. Bateson ofrecía, a través de la BBC, un relato radiofónico de primera mano de la operación titulado 'La Casa de La Haya' y tres días después, los miembros de las tripulaciones que habían participado en ella fueron presentados a su Majestad el Rey Jorge VI (Ilustración de portada de Iain Wyllie).

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yusta, Javier Manfredi
Editado por: Tony Holmes
Basado en: *Mosquito Bomber/Fighter-Bomber units 1942-45*
Perfiles de aviones de: Chris Davey
Ilustraciones de aviones de perfil de Jon Lake
Ilustraciones de figuras de Mike Chappell
Ilustración de portada de: Iain Wyllie
Ilustraciones de figuras de: Mike Chappell
Planos a escala de: Mark Styling
Láminas en color: John Weal
Dibujos a escala: Arthur Bentley

Importador en Argentina I.D.E.S.A.
Patagones 2613 – CP 1437 C. Fed.
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
AYERBE y Cia. S.R.L.
Isabel la Católica, 1644 – CP 1269 C. Fed.
Distribuidor en Interior
D.G.P.
Alvarado 2118 – CP 1290 C. Fed.

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-306-9
D.L.: M-49406 – 1999

ÍNDICE

INCURSIONES A BAJA COTA

En noviembre de 1941, el 105 Sqn del 2º Grupo equipado con bombarderos Blenheim, con base en el aeródromo de Swanton Morley, en Norfolk, fue, finalmente, la primera unidad del Mando de Bombardeo de la RAF que recibió el nuevo y revolucionario De Havilland B Mk IV Mosquito. Aunque el prototipo (W4050) de bombardeo/reconocimiento fotográfico (PR) había efectuado su primer vuelo el 25 de noviembre de 1940, las únicas versiones que estaban en servicio en 1941 eran las utilizadas para misiones de reconocimiento fotográfico. Su fabricación sólo había podido comenzar tras una larga, y en ocasiones penosa, fase de desarrollo a lo largo de la cual hubo una etapa en que el proyecto estuvo a punto de ser abandonado por completo. En Hatfield, los directivos de De Havilland sabían que su diseño de bombardero biplaza, desarmado y construido básicamente de madera, que dependía sólo de su velocidad para ponerse fuera del alcance de los cazas enemigos, era un ganador, incluso antes de que hubiese salido de la mesa de dibujo. Sin embargo, en aquellos momentos los bombarderos desarmados eran anatema en Londres. Cuando por fin, el 30 de diciembre de 1940, fue adjudicado a De Havilland el contrato para la fabricación de 150 Mosquitos, en él no se especificaba cuántos serían de la versión de caza y cuántos de la versión de reconocimiento fotográfico, y menos aún cuál sería el número de bombarderos. En junio de 1941 fue aprobada la versión de caza. Convencer al Ministerio del Aire de que también debía encargar la fabricación de una versión de bombardero desarmado y hecho básicamente de madera no se consiguió hasta el mes siguiente, tras arduas negociaciones y presiones por parte de De Havilland, pero especialmente importante para inclinar la decisión definitiva fue cuando se comprobó que el Mosquito se comportaba exactamente como la empresa había dicho que lo haría. En las pruebas realizadas en diciembre de 1940, el prototipo, que estaba equipado con motores Merlin 21 con compresores de sobrealimentación de dos velocidades de etapa única, había llegado a alcanzar velocidades de 410 Km/h. El 16 de enero de 1941 el W4050 dejó atrás a un Spitfire en unas pruebas de vuelo efectuadas a 6.000 pies, y en julio ese mismo avión (equipado esta vez con motores Merlin 61) ¡llegó a los 697 Km/h a 28.500 pies!

Cuando el Ministerio del Aire dio por fin luz verde para la versión de bombardero, encargó unos 50 aparatos, capaces, cada uno de ellos, de llevar cuatro bombas de 113 Kg, pero además solicitó que los 10 últimos apa-



El 15 de noviembre de 1941, el Piloto de pruebas jefe de la Compañía De Havilland, Geoffrey De Havilland Jr., realizó una demostración con el Mosquito prototipo W4064 ante el Cdr. Peter H. A. Simmons DFC, OC, del 105º Sqn. y sus tripulaciones aéreas y de tierra en su base de Swanton Morley. Ese mismo mes salieron los primeros Mk IV de la cadena de producción de Hatfield, y el 17 de noviembre, el W4066 se convirtió en el primer bombardero Mosquito B Mk IV que entraba en servicio en la RAF al ser recepcionado por la unidad de Simmons; la primera operación del 105º Sqn. tuvo lugar el 31 de mayo de 1942. Los B Mk IV eran tan escasos al principio que, con frecuencia, el 105º Sqn. tenía que compartir sus aparatos con su escuadrón hermano, el 139º, para llevar a cabo operaciones desde su base de Norfolk *(Foto: RAF Marham)*



Algunos tripulantes pertenecientes a ambos escuadrones, al 105° y al 139°, posan junto a un B Mk IV en el aeródromo de la RAF en Marham. En el extremo izquierdo (dando la espalda a la cámara) está el Flg. Off Pereira, nacido en Jamaica, del 139 Sqn. que en la imagen está charlando con el Flt. Lt. J. Gordon (que está desatándose su chaleco salvavidas "*Mae West*"). El 139 Sqn realizó su primera misión el 2 de julio de 1942 cuando dos B Mk IV efectuaron una incursión de bombardeo a gran altura contra Flensburg *(RAF Marham)*

ratos de los 19 Mosquitos contratados fuesen entregados configurados como bombarderos desarmados. Estos aviones conservaban las góndolas motrices cortas de los modelos iniciales, y eran conocidos como los B IV de la Serie I. El prototipo de bombardero B IV, el W4072, efectuó su primer vuelo el 8 de septiembre de 1941. Los 292 bombarderos B IV de la Serie II que siguieron (27 de los cuales fueron transformados posteriormente a Mk IV de reconocimiento fotográfico) se diferenciaban en que tenían góndolas motrices más largas, y también podían llevar dos depósitos suplementarios de combustible bajo las alas, además de una carga de bombas de 907 Kg, lo cual fue posible por el simple procedimiento de acortar los estabilizadores de cola de las bombas.

El 15 de noviembre de 1941 el Oficial Jefe del 105 Sqn, Wg. Cdr. P. H. A. Simmons DFC, y sus tripulaciones quedaron totalmente impresionados cuando el Jefe de pilotos de pruebas de De Havilland, Geoffrey de Havilland Jr., sobrevoló el aeródromo de su base a bordo del W4064. La "maravilla de madera" superaba al Blenheim tanto en potencia como en prestaciones, y Geoffrey de Havilland ofreció a la unidad una espectacular exhibición de vuelo, volando a baja altura sobre las pistas de hierba del aeródromo a 500 pies y a una velocidad próxima a los 483 Km/h. A continuación, el piloto de pruebas de Hatfield llevó al Mosquito en un tonel vertical a una altura aproximada de 3.000 pies, para, a continuación, efectuar un ceñido viraje circular que hizo que los extremos de las alas produjesen estelas de vapor. Los únicos que no estaban impresionados eran los artilleros de a bordo, ya que ahora las necesidades de tripulación del Mosquito los convertía en excedentes, mientras que los navegantes tendrían que aprender a manejar la radio.

El 17 de noviembre el W4066, el primer bombardero Mosquito que entró en servicio en la RAF, fue recibido en Swanton Morley por el Oficial jefe del 2° Grupo, Vicemariscal del Aire d'Albiac, y su Plana mayor. Posteriormente, Geoffrey de Havilland y Pat Fillingham entregaron otros tres Mk IV (W4064, W4068 y W4071). En diciembre el 105 Sqn. se trasladó a Horsham St. Faith, a las afueras de Norwich. Las entregas de nuevos aparatos eran lentas debido a la necesidad de desarrollar la bomba de 500 libras (227 Kg) con la cola estabilizadora más corta, lo cual permitiría al Mosquito llevar cuatro bombas de 227 Kg en lugar de las más pequeñas de 113 Kg. A mediados de mayo de 1942 sólo estaban en servicio operativo ocho Mk IV, uno de los cuales llevaba un equipo de aproximación por radiohaz Lorenz, mientras que otro de ellos (el DK286) tenía instalado, para efectuar pruebas operativas, el nuevo visor de bombardeo Mk XIV.

El 2° Grupo estaba impaciente por que los Mosquitos entrasen en acción lo antes posible, de modo que cuando llegó el momento, el bombardero De Havilland tuvo su bautismo de fuego al amanecer del 31 de mayo de 1942, inmediatamente a continuación de la primera operación a gran escala de la RAF conocida como la incursión de "los Mil Bombarderos", que habían

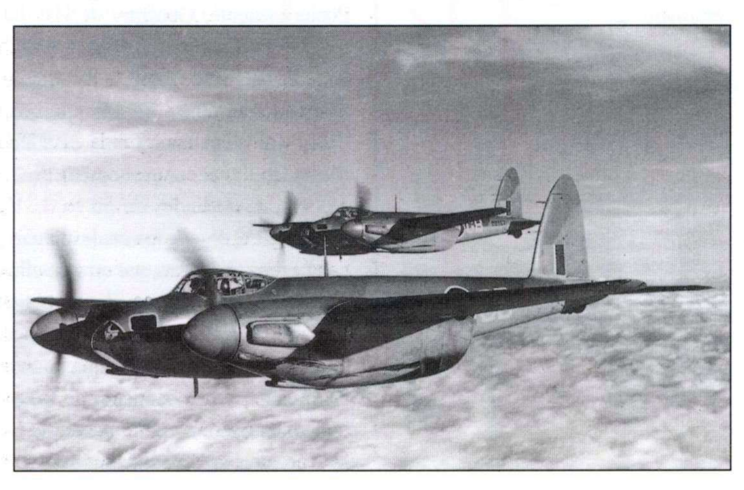
efectuado un ataque sobre Colonia. Cuatro Mk IV (el primero de los cuales iba pilotado por el Sqn. Ldr. A. R. Oakeshott DFC), armados con bombas de 227 Kg. y cámaras fotográficas F.24, despegaron de St. Faith y lanzaron su carga de bombas sobre la recién devastada ciudad. A continuación fotografiaron rápidamente los resultados de la Operación Millenium antes de emprender regreso a su base. Oakeshott fue el primero en llegar a la zona del objetivo, sobrevoló Colonia a 24.000 pies y dejó caer sus cuatro bombas desde esa altura. Sin embargo, en aquel momento la nube de polvo y humo producida por la incursión de "los Mil Bombarderos" se elevaba a una altura de 14.000 pies, impidiendo al jefe de escuadrón realizar su pasada fotográfica. Oakeshott consiguió regresar a Norfolk, pero otros dos Mosquitos de la unidad (los pilotados por los Plt. Offs. W. D. Kennard y E. R. Johnson) fueron derribados sobre la zona del objetivo por el fuego antiaéreo.

Al día siguiente, poco después del mediodía, dos tripulaciones más (compuestas una de ellas por el Plt. Off. Costello-Bowen y el Wt. Off. Tommy Broom, y la otra por el Flt. Lt. J. E. Houlston y el Flt. Sgt. J. L. Armitage) volvieron a bombardear Colonia a gran altura, aunque en esta ocasión ambos consiguieron regresar sanos y salvos. Poco después, esa misma tarde, el Sqn. Ldr. R. J. Channer DFC despegó y realizó un vuelo oculto por la espesa cubierta de nubes hasta una distancia de algo menos de 100 kilómetros de la ciudad para después descender en picado a casi 600 Km/h y volar a baja cota para tomar más fotografías. Al caer la tarde del 1 de junio, otros dos Mosquitos B Mk IV efectuaron una salida sobre Colonia, pero uno de ellos no consiguió regresar.

Los Mosquitos de Horsham St. Faith repitieron la misma táctica en la segunda y tercera incursiones de "los Mil Bombarderos" –la segunda, que tuvo lugar entre el 1 y el 2 de junio, tuvo como objetivo Essen, y la tercera y última se realizó contra Bremen entre el 25 y el 26 de junio–. El Flt. Lt. D. A. "George" Parry y el Flg. Off. Victor Robson realizaron un vuelo solitario de ida y vuelta de 2 horas y 5 minutos de duración con destino a Essen y lanzaron sobre el objetivo sus cuatro bombas de 227 Kg, pero, una vez más, el humo hizo imposible fotografiar los resultados de la incursión. Entre los días 25 y 26 de junio seis B Mk IV del 105° Sqn. efectuaron misiones de reconocimiento fotográfico tanto durante como después de la tercera incursión de "los Mil Bombarderos". Estas primeras salidas sirvieron a los pilotos para obtener una valiosa experiencia para las operaciones que el futuro les deparaba.

Entretanto tenían lugar estas históricas operaciones del Mando de Bombardeo, se formaba el 139° Sqn. en Horsham St. Faith el 8 de junio. Al mando del Wg. Cdr. Peter Shand DFC, la unidad se había formado a base de tripulaciones y un puñado de Mosquitos Mk IV procedentes del 105° Sqn. El 2 de julio tuvo lugar la primera operación conjunta realizada por las dos unidades, cuando cuatro aparatos del 105° Sqn. realizaron un ataque a baja altura contra el arsenal de submarinos de Flensburg mientras dos Mosquitos del 139° Sqn bombardeaban el mismo objetivo desde gran altura. Dos Mosquitos fueron destrui-

Los B IV pertenecientes al 105° Sqn. DZ353/E y DZ367/J volando en formación a gran altura para la cámara. El segundo de estos Mosquitos no logró regresar de una incursión sobre Berlín el 30 de enero de 1943, perdiendo la vida el Sqn. Ldr. D. F. W. Darling, DFC, y el Flg. Off. W. Wright. Posteriormente, el DZ353 prestó servicio en el 139 Sqn. antes de integrarse, el 24 de noviembre de 1943, en el 627 Sqn. del 8° Grupo (PFF), como AZ-T. El 8 de enero de 1944 se estrelló mientras despegaba de la fábrica de Vickers-Armstrong en Weybridge tras partirse las dos partes del tren de aterrizaje –ni su piloto, el Wg. Cdr. G. H. B. Hutchinson, ni el navegante, Flg. Off. F. French sufrieron heridas graves–. Tras ser reparado y serle asignado el nuevo código de matrícula AZ-B, este veterano bombardero fue derribado durante una incursión sobre el nudo ferroviario de Rennes el 8 de junio de 1944, perdiendo la vida en aquella ocasión el Flt. Lt. H "Harry" Steere DFM y el Flg. Off. K. W. "Windy" Gale DFC, de la RAAF. El primero de ellos fue, de hecho, un As del Spitfire desde 1940, que había servido en el 19° Sqn. Para más detalles, véase el volumen Ases del Spitfire Mk I/II 1939-1941. ***(RAF Marham)***



dos por los cazas alemanes, siendo hecho prisionero el Gp. Capt. J. C. MacDonald y resultando muerto el recién ascendido Wg. Cdr. A. R. Oakeshott DFC, junto con su navegante Flg. Off. V. F. E. Treherne DFM. El Sqn. Ldr. Jack Houlston salió del arsenal perseguido por tres Fw 190, mientras que el Flt. Lt. G. P. Hughes era acosado por otros dos tras haber sido alcanzado por el fuego de la artillería antiaérea. Ambos pilotos consiguieron huir volando cerca de las crestas de las olas y haciendo uso de sus 12 libras de empuje adicional, lo cual les permitió dejar atrás a sus perseguidores.

El 11 de julio, seis Mosquitos del 105° Sqn. bombardearon de nuevo el arsenal de Flensburg en una operación de diversión para 44 Lancasters que habían sido enviados a atacar el arsenal de submarinos de Danzig. El Plt. Off Laston regresó de esta misión con parte de su timón de cola destrozado por la artillería antiaérea, mientras que el Flt. Lt. G. P. Hughes y el Flg. Off. T. A. Gabe perdieron la vida cuando su Mosquito se estrelló, posiblemente a consecuencia de volar demasiado bajo. Sin embargo, el Sgt. Peter W. R. Rowland fue algo más afortunado, ya que regresó a Horsham ¡con trozos de chimenea incrustados en el morro del DK296!

Durante el resto del mes de julio se realizaron diversas operaciones diurnas que fueron desde bombardeos a alta y baja cota hasta bombardeos aprovechando la protección que brindaba la cubierta de nubes contra objetivos situados en Ijmuiden, en Holanda, y en varias ciudades de Alemania. El objeto principal de estas incursiones era provocar que sonasen las sirenas de alarma de ataque aéreo, lo cual provocaba una perturbación máxima para la industria alemana al interrumpirse la actividad cada vez que se activaban.

La Era de Edwards

El 3 de agosto de 1942, el Wg. Cdr. Hughie I. Edwards VC, DFC, llegó de Malta para asumir el mando del 105 Sqn. La llegada de este australiano, que se había ganado la Victoria Cross (VC) por su valor al mando de una incursión de Blenheims efectuada contra Bremen el 4 de julio de 1941, coincidió con la del Flt. Lt. Charles Patterson, que también había prestado servicio con los Blenheims (en el 114° Sqn.):

“Primero fui destinado a una unidad de Bostons, pero me las arreglé para que me trasladasen al escuadrón de Hughie Edwards. El Mosquito era un avión nuevo y excitante, y el máximo objetivo y ambición de todo el mundo era pilotarlo. Se había extendido el rumor de que era capaz de volar desarmado a través de Europa y volver indemne porque era tan rápido como los cazas enemigos, si no más veloz. Era un avión tan magnífico que formar parte de una unidad de Mosquitos se convirtió en el sueño de todos en nuestro pequeño mundo. Y, por supuesto, también era el mío”.

“Edwards era una leyenda en el 2° Grupo, no sólo por sus hazañas, sino por el tipo tan estupendo que era. Ejercía una tremenda influencia con su sola presencia. Sus dotes de mando eran difíciles de encontrar, indescriptibles. Esto tenía algo que ver con su presencia y con su habilidad para inspirar a los demás. Era muy imaginativo y sensible, pero daba mucha importancia a la eficacia y dejaba claro que ésta tenía dos propósitos. Uno era que el objetivo debía ser alcanzado, y el segundo que las tripulaciones debían cubrir toda posibilidad que asegurase su supervivencia. Estudiaba las tácticas de supervivencia combinada con el éxito mucho más que cualquier otro jefe de ala con el que yo haya estado en contacto. Inspiraba a las tripulaciones sin necesidad de apelar a su sentido del deber y a su valor, sino ayudándoles a hacer el supre-



El Wg. Cdr. Hughie Idwal Edwards nació en Mosman Park, en Australia occidental de padres galeses el 1 de agosto de 1914. Aunque sólo tenía 28 años de edad cuando se hizo cargo del mando del 105 Sqn. Por segunda vez en agosto de 1942, ya se había hecho acreedor a la más importante condecoración militar del Imperio Británico, la Victoria Cross, por su valor al mando de nueve Blenheim IV del 105° Sqn. durante la operación *Wreckage,* una audaz incursión de bombardeo a plena luz del día sobre Bremen que tuvo lugar el 4 de julio de 1941. Al serle concedida la Victoria Cross se convirtió nada menos que en el segundo aviador australiano que era distinguido con ese galardón. En 1947 le fue impuesta la Orden del Imperio Británico (OBE), y en 1958 fue ascendido al empleo de Comodoro del Aire, retirándose de la RAF en 1963. Regresó a su país natal y, en 1974, llegó a ser Gobernador de Australia Occidental, siendo nombrado Caballero durante su mandato. Lamentablemente sólo pudo ocupar su cargo durante nueve meses antes de que problemas de salud le obligasen a retirarse prematuramente. El Comodoro del Aire Sir Hughie Idwal Edwards VC, KCMG, CB, DSO, OBE, DFC, KStJ, el aviador más condecorado de Australia, falleció el 5 de agosto de 1982. (*RAAF*)

mo esfuerzo que les permitiese sobreponerse a su temor. Lejos de quitar importancia al miedo, lo ponía al descubierto y hacía de sobreponerse a él su objetivo supremo. En ninguno de los jefes con los que he tenido relación he encontrado jamás una actitud como esa. Ni siquiera él mismo hacia nada por esconder su propio temor".

"Creo que el mejor ejemplo que puedo ofrecer sobre esto es el de la ocasión en que seis tripulaciones, con Edwards al frente, se disponían a realizar una incursión a alta cota sobre las ciudades de la cuenca del Rhur al amanecer, en una época en la que el número de bajas en este tipo de operaciones era particularmente elevado. A eso de las cinco de la mañana, estábamos desayunando sumidos en un ambiente que, como es natural, era un tanto pesimista. Inesperadamente, Tony Wickham, un joven oficial piloto que salía a su primera misión, rompió el silencio y dijo: supongo que lo de hoy será cuestión de gloria o muerte, ¿no? Bueno, no era corriente que los oficiales pilotos que iban a salir a su primera misión dijesen absolutamente nada. La mayoría de nosotros reaccionamos a su comentario con cierta desaprobación, pero Edwards se inclinó hacia delante, le miró y dijo: No hay ninguna gloria en esto, y es eso, precisamente, lo que hace que tenga tanto mérito. Sus palabras produjeron un efecto eléctrico sobre todos nosotros, y salimos sintiendo que íbamos a una misión de suprema importancia, no para el esfuerzo de guerra, sino para nosotros mismos y para nuestra unidad, y también para demostrarle a nuestro jefe que podíamos hacerlo sin pensar en la gloria ni en recompensa alguna, sólo porque así debía ser".

"Las operaciones que ejecutaban los Mosquitos eran mucho más ambiciosas que las encomendadas a los Blenheim, pero el número de bajas era menor. Cuando llegué por primera vez al 105° Sqn., las operaciones no se habían estado desarrollando tan bien como se esperaba, y nadie estaba seguro de cuál debía ser el papel del Mosquito. Al principio se le utilizó para misiones de bombardeo a gran altura, con sólo unas pocas bombas, a plena luz del día y sin escolta y para misiones de hostigamiento tras las incursiones nocturnas (esta última idea consistía en hacer que sonasen las sirenas que anunciaban un ataque aéreo para que los obreros de las fábricas se mantuviesen con la cabeza agachada y fuera de las fábricas). Pues bien, sucedió que los estrategas del Mando de bombardeo no habían tenido en cuenta al Fw 190, que, a determinada altitud, era ligeramente más rápido y, desde luego, más maniobrable que el Mosquito Mk IV, que tenía la velocidad del Spitfire. En aquel momento de la guerra, el Fw 190 era algo más rápido que el Spitfire, y desde julio a septiembre de 1942, las bajas de Mosquitos fueron tan elevadas como las que habían sufrido un año antes las unidades de Blenheim que efectuaban misiones diurnas de bombardeo a baja cota. Incluso se llegó a hablar de desechar el Mosquito después de todo. Sin embargo, nosotros teníamos una fe tan enorme en este avión, que nos negamos a creer que no se pudiese conseguir que actuase satisfactoriamente con un índice de bajas aceptable".

"Hughie Edwards solía escoger cuidadosamente a sus jefes de escuadrilla y a sus segundos jefes de escuadrilla –mi jefe de escuadrilla era Peter Channer–. El jefe de la base, Gp. Capt. Wallace Kyle (que más adelante

obtendría el título de Sir y llegaría a ser Air Chief Marshal, o Capitan General del Aire), y "Eddie" habían decidido organizar una operación rápida para que las nuevas tripulaciones adquiriesen experiencia. De modo que se escogió como objetivo para el 5 de agosto uno que, en la época de los Blenheims, estaba considerado como difícil: los altos hornos de Ijmuinden. Su idea de una operación de adiestramiento era enviar dos o tres tripulaciones novatas a las órdenes de un líder por la mañana, seguidas por dos más por la tarde, con otro líder al mando, contra el mismo objetivo".

"Yo formaba parte de la salida de la tarde después de la realizada por el Flt. Lt. Roy Ralston, un compañero instructor de la Unidad de Adiestramiento Operativo (OTU) que había alcanzado ya un nivel de reverencia en todo el 2º Grupo por su tremendo historial operativo en los Blenheims. Había sido uno de los chicos de Halton y un antiguo Sargento piloto. Su navegante era Syd Clayton. Ralston estaba considerado por muchos, incluido Hughie Edwards, como el mejor piloto de bombardero de todos los tiempos. Había completado dos períodos de servicio en operaciones diurnas con los Blenheims y otro más en operaciones nocturnas, antes de completar otro muy largo período operativo con los Mosquitos en operaciones nocturnas; de modo que en total hizo cuatro períodos. Él y Clayton tenían un récord en encontrar y atacar el objetivo que jamás fue superado, y realizaron 100 misiones juntos".

"El ataque contra Ijmuinden era una operación muy rápida y bastante fácil. Cruzamos la costa, viramos hacia el Norte, después hacia el Sur, y allí estaban, justo frente a nosotros, los altos hornos. Fuimos recibidos por un nutrido fuego de artillería antiaérea ligera. Me lancé con el Mosquito por los cielos, sobre el tejado y descendí por la otra parte. Como de costumbre, desde la costa comenzó el fuego de la artillería antiaérea pesada – mientras los proyectiles que estallaban sobre la superficie del mar levantaban enormes columnas de agua. Naturalmente, después del ataque no salíamos en formación, a partir de ese momento cada uno dependía de sí mismo para regresar".

"Pocos días después me dijeron que me presentase en la sala de operaciones. Mi ruta estaba trazada sobre el mapa. Aun conociendo las posibilidades del Mosquito me sentí bastante inquieto por lo que vi. "Bomber" Harris necesitaba saber qué tiempo hacía sobre Alemania para una incursión de bombardeo que iba a realizarse aquella misma noche, pero los muchachos de meteorología no habían podido ofrecerle un pronóstico suficientemente preciso. Era un espléndido día despejado de septiembre y sobre el cielo de Inglaterra no se veía ni una sola nube. Me dijeron que debía volar a 25.000 pies cruzando la costa holandesa y que a continuación me dirigiese directamente a Magdeburgo. Después debía regresar a la base, volando hacia el nordeste y sobrepasar Berlín, hasta llegar a Rostock y, desde allí, sobre el noroeste de Dinamarca hasta Esbjerg, para desde allí regresar a Inglaterra".

"Aparte de otras cuestiones, esta misión llevaría al Mosquito hasta el límite de su radio de acción. Me dijeron que durante aquel vuelo, el mío iba a ser el único avión aliado que operase sobre Alemania, así que mis probabilidades de conseguir regresar parecían escasas. Además, dándome a entender lo arriesgada que era aquella salida, "Eddie" me dijo que sentía tener que enviarme a esa misión, pero que alguien tenía que hacerlo. Guiñándome un ojo me dijo: Mira, tú no estás casado, lo cual es un factor que tenemos que tener en cuenta ".

"El reto era tan grande que en realidad no tuve demasiado tiempo para preocuparme. Mientras ascendía hasta nuestro techo operativo empecé a sentirme muy aturdido, tanto que tenía que hacer esfuerzos para concentrarme

en los instrumentos de a bordo. Por alguna razón mi tubo de oxígeno estaba desconectado, y mi navegante, el Sgt. Egan, no se había dado cuenta de ello hasta que habíamos ascendido a casi 25.000 pies. De repente, todo se despejó. Allí delante, se divisaba claramente la costa holandesa y Holanda extendiéndose como si fuese un mapa frente a mí. Me sentía absolutamente normal. La influencia de "Eddie" era tal que su sólo pensamiento me estimulaba a continuar a pesar de que me estaba quedando sin oxígeno a 25.000 pies".

"A medio camino hacia Magdeburgo, de repente, Egan gritó: ¡Moscardones! (cazas enemigos). Inmediatamente, efectué un viraje vertical para lanzarme en picado con el Mosquito pensando: "Oh, Dios mío, estamos perdidos". Pero entonces Egan dijo: Vaya, lo siento muchísimo, ¡no era más que una mosca! Así que me tranquilicé y reanudamos el vuelo. A la altura a la que volábamos hay que estar siempre vigilando a tu espalda para asegurarte de que no vas soltando estelas de vapor. Si es así, hay que descender de inmediato. Continuamos hasta Magdeburgo volando a través de un espléndido cielo azul; la vista alcanzaba hasta cientos de millas. Cuando viramos hacia el noroeste, afortunadamente nos adentramos en una zona de nubes, con la cual continuamos hasta que estuvimos a punto de llegar sobre Rostock, que era la parte más peligrosa del viaje. Después de salir de esas nubes el cielo estaba despejado y el Báltico se extendía bajo nosotros. Llegamos a la altura de Esbjerg y, suspirando aliviado, descendí en picado hacia el nivel del mar y hacia la seguridad. Casi había anochecido cuando tomamos tierra de regreso en Horsham St. Faith. Hughie Edwards salió a nuestro encuentro ligeramente confundido. Al no saber nada de nosotros nos había dado por desaparecidos".

"Poco después de esta misión el aeródromo de Horsham St. Faith fue asignado a la USAAF como base de Liberators y, así pues, el 29 de septiembre, los Escuadrones 105º y 139º empezaron a trasladarse a su nueva base de Marham. Este aeródromo había sido reasignado recientemente del 3º al 2º Grupo, y desempeñaría un papel destacado en las operaciones de los Mosquitos hasta marzo de 1944. El Flt. Lt. Charles Patterson recuerda:

"Poco después de trasladarnos a Marham empezó la época dorada del 105º Sqn. Edwards cambió la táctica de bombardeos diurnos desde gran altura por la de bombardeos diurnos a baja cota, realizándolos unos 20 minutos antes de que oscureciese, cuando todavía había luz suficiente para identificar el objetivo y así poder regresar después a la base protegidos a cubierto de la cada vez mayor oscuridad. Este procedimiento se convirtió en la forma típica de operación para los Mosquitos, y tuvo un gran éxito. Efectuamos algunas incursiones arriesgadas adentrándonos en el continente europeo empleando esta táctica, y nunca fuimos interceptados por cazas. Las bajas que sufrimos fueron debidas a la artillería antiaérea ligera al cruzar las costas por el punto equivocado, o cuando atacábamos una zona fuertemente defendida, y este era un riesgo al que siempre teníamos que enfrentarnos".

El Wg. Cdr. Hughie Edwards (situado el segundo en esta foto) y su navegante habitual, el Flt. Lt. C. H. H. "Bladder" Cairns, a punto de subir a bordo de su Mosquito en la base de la RAF en Marham, preparándose para su próxima salida a finales de 1942. (*cortesía de Philip Birtles*)



LOS "PICADOS CORTOS"

El 2 de octubre de 1942, seis Mosquitos del 105º Sqn. atacaron Lieja empleando un nuevo tipo de táctica que suponía una mejora radical para la precisión de este avión en los bombardeos contra objetivos puntuales. Aparte del "tradicional" ataque a baja cota, se instruyó a las tripulaciones en el método de "picado corto", que consistía en un ataque en el que los pilotos ejecutaban un picado abrupto desde 2.000 hasta 1.500 pies justo antes de alcanzar su objetivo y, al llegar a la altitud inferior, soltaban inmediatamente sus bombas. En 1943, al disponerse de un mayor número de B Mk IV, esta táctica de "picado corto" fue frecuentemente empleada sincronizándola con la primera oleada de bombardeo, que se aproximaba al objetivo con un perfil de ataque a baja altura propiamente dicho, empleando bombas de acción retardada con retardo de 11 segundos. Con este método, podía llegar a haber sobre el objetivo hasta 20 Mosquitos simultáneamente, como recuerda vívidamente Charles Patterson:

"Durante los meses de octubre y noviembre de 1942 participé en varias operaciones bastante excitantes contra objetivos situados en el corazón de Alemania, utilizando un perfil de aproximación alto y regresando en vuelo a baja cota, lo cual era una experiencia de lo más estimulante. Yo tenía asignado un navegante magnífico, pero cayó enfermo y nos separaron, de modo que tenía que conformarme con cualquier navegante que hubiese disponible, lo cual generalmente significaba que tenía que salir con alguno que no quería nadie más. Volar con un navegante que (cuando volábamos a baja altura y con poca luz) durante el 80% del tiempo no tenía la más ligera idea de dónde estaba hacía que fuese todavía un poco más excitante. Además, esta circunstancia suponía poner aún más a prueba mi iniciativa y buen criterio".

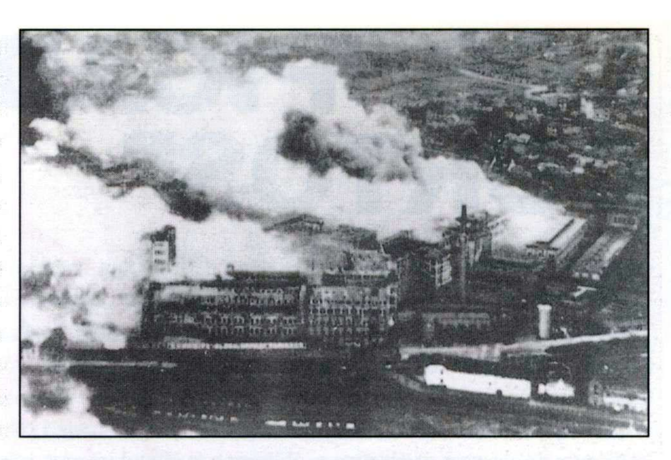
"A mediados de noviembre empezamos todos a practicar formaciones de bombardeo a baja altura un día tras otro, siempre que el tiempo lo permitiese, para lo que, según suponíamos, sería una operación de envergadura. Todo el grupo iba a participar, lo cual quería decir que los Venturas, los Bostons y los Mosquitos operarían juntos y deberían alcanzar el objetivo simultáneamente. Sus diferentes velocidades operativas suponían un dolor de cabeza para los encargados de planear la operación, pero eso no era algo de lo que tuviesen que preocuparse los pilotos normales y corrientes como yo".

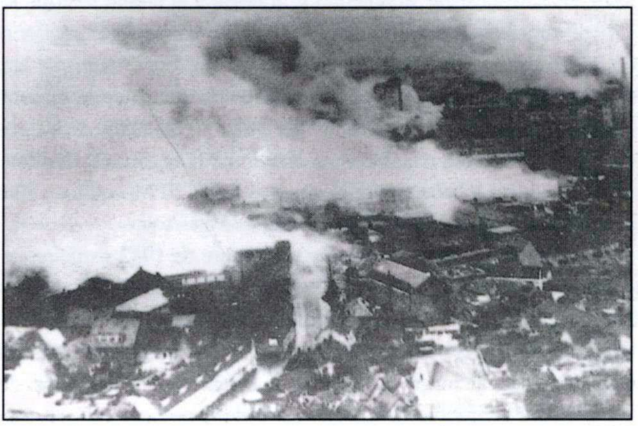
"La mañana del 20 de noviembre, el Wg. Cdr. Edwards me presentó al Flg. Off. Jimmy Hill, quien, según me explicó, pertenecía a la Unidad Cinematográfica de la RAF. Traía consigo una cámara de cine que debía instalar en mi Mosquito (DK338 'O-Orange'), y yo debía llevarle en una misión



El Sqn. Ldr. Roy Ralston DSO, DFM y el Flt. Lt. Syd Clayton DFC, DFM posan el 9 de diciembre de 1942 después de una incursión realizada con gran éxito en la cual, a la cabeza de otros dos B Mk IV, llevaron a cabo un "bombardeo a rebote" contra la boca de un túnel de ferrocarril francés. El ataque pretendía producir daños tanto al túnel como a las vías del ferrocarril, dificultando de este modo a los alemanes los trabajos de reparación.
(foto cortesía de Philip Birtles)

de reconocimiento a baja altura del estuario de Schelde. Nuestro cometido era filmar la ruta hasta el estuario, la cual sería posteriormente utilizada por los participantes en la "gran operación" que se avecinaba. Esa película serviría como una importante ayuda para los navegantes en el briefing de las tripulaciones previo al vuelo, y especialmente para los navegantes de los aviones que irían en cabeza. Cuando tuviese lugar la operación real se llevaría una cámara de cine por primera vez. También me dijeron que tendría que atender yo mismo a la navegación, pero que Hill había hecho un curso de navegante".





Arriba y abajo
En las fotografías se ve el ataque del 2° Grupo contra la fábrica principal del Grupo Philips Stryp en Eindhoven, Holanda. Unos 84 bombarderos, entre los que se contaban 11 B Mk IV (ocho del 105° Sqn y dos del 139°), tomaron parte en la Operación Oyster, nombre clave asignado a esta misión. La fuerza de Mosquitos, a cuyo frente estaba el Wg. Cdr. Hughie Edwards VC, DFC, ejecutó un ataque por el procedimiento de picado corto sobre la fábrica de Stryp, mientras que los otros bombarderos lanzaban sus bombas desde baja altura. El Sqn. Ldr. J.E. Houlston AFC, DFC, fue el encargado de la evaluación táctica de daños inmediatamente después de la incursión. (*foto cortesía de GMS*)

"Lo único que teníamos que hacer era volar hasta el estuario de Schelde, en territorio continental holandés, precisamente en las proximidades de la base de cazas enemigos que había en Woensdrecht, y regresar. Pero no íbamos a poder volar a baja altura. Tendríamos que aproximarnos a una altitud de unos 300 pies para que el ángulo fuese el adecuado para que la cámara de cine captara la perspectiva correcta de las islas que encontraríamos a lo largo de la ruta. Afortunadamente llegamos navegando a estima al punto de entrada correcto, y Hill bajó a la cabina del morro con su cámara de cine. Todo estaba muy tranquilo. Pasamos a la velocidad del rayo sobre el estuario Schelde y nos adentramos en el continente. Cuando sobre el horizonte distinguí los hangares del aeródromo de Woensdrecht viré bruscamente para poner rumbo de vuelta a la base. A nuestro regreso, se reveló la película, no sin cierto grado de excitación. Cuando tomamos tierra nos estaban esperando tanto el personal de Gaumont British News como mi perro spaniel, que por cierto salió también en el noticiario. Desafortunadamente, cuando se proyectó la película se vio claramente que no iba a ser de ninguna utilidad para los navegantes porque las islas que aparecían frente a nosotros en la pantalla tenían el mismo aspecto que cualquier otra isla de las que se extienden a lo largo de la costa holandesa".

El 1 de mayo de 1943, el DK338 de Charles Patterson despegó para una incursión sobre Eindhoven pero le falló un motor poco después de despegar y se estrelló cerca de Marham, muriendo en el accidente el Flg. Off. O.W. Thompson DFC, de la RNZAF y el Flg. Off. W. J. Horne DFC. Hasta entonces, este aparato había realizado con éxito 23 salidas.

Operación Oyster

El 6 de diciembre de 1942, un total de 84 bombarderos entre Mosquitos, Bostons y Venturas pertenecientes al 2° Grupo tomaron parte en la Operación Oyster, contra la principal fábrica del Grupo Philips Stryp y contra la fábrica de válvulas de vacío y lámparas de la compañía Emmasingel en Eindhoven, Holanda. Diez Mosquitos (ocho Mk IV del 105° Sqn. y dos del 139° Sqn.), con el Wg. Cdr. Hughie Edwards VC, DFC al frente, ejecutaron un ataque



Los aparatos del 105° Sqn se alinean en Marham el 11 de diciembre de 1942. El avión más próximo en la imagen, el DZ360/A, no consiguió regresar de Termonde sólo 11 días después, perdiendo la vida el Flt. Sgt. H. E. Clutier y el Sgt A. C. Foxley; el DZ353/E se perdió en junio de 1944 (véase página 8); el DZ367/J fue derribado durante una incursión sobre Berlín el 30 de enero de 1943; el DK336/P perdió su motor derecho cuando regresaba de una incursión contra Copenhague el 27 de enero de 1943 y después chocó contra el cable de un globo cautivo y con un árbol estrellándose en Yaxham, en Norfolk, muriendo el Sgt. R. Clare y el Flg. Off. E. Doyle; el DZ378/K fue retirado del servicio tras sólo dos salidas a consecuencia de los daños sufridos el 20 de diciembre de 1942; y el PZ379 se perdió el 17 de agosto de 1943 mientras volaba junto con el 139° Sqn. en una misión sobre Berlín que sirvió como diversión para la famosa incursión contra Peenemünde. Este Mosquito, que fue derribado por un caza nocturno, estaba tripulado por el Flg. Off. A. S. Cook (un piloto americano de Wichita Falls, Texas) y por el navegante Sgt. D. A. H. Dixon que resultaron muertos.

mediante el procedimiento del picado corto contra los talleres de Stryp, mientras que los demás bombarderos lanzaban su carga de bombas desde baja altura. El Sqn. Ldr. J. E. Houlston AFC, DFC del 139° Sqn. fue el encargado de llevar a cabo la evaluación táctica de los daños producidos por el bombardeo. Es Charles Patterson de nuevo quien nos relata aquella operación:

"Operacionalmente, y desde el punto de vista de las tripulaciones de los Mosquitos, la incursión contra la fábrica Philips se consideraba como un objetivo sencillo –nada de qué estar terriblemente asustado, y algo que nos habríamos tomado con calma, casi como una operación de rutina–. Yo volaba en la segunda formación de cuatro Mosquitos (en el DZ414 'O de Orange') como número 3 del Sqn. Ldr. George Parry, que era un piloto de Mosquito muy famoso, y uno de nuestros jefes de escuadrilla. Ibamos detrás de la formación de seis aparatos encabezada por Edwards".

"Según lo previsto, nuestro ataque estaba sincronizado de modo que no fuéramos a alcanzar ni a los Venturas ni a los Bostons. Lo que nos preocupaba era que, en caso de que nos mezclásemos con cualquiera de ellos, tendríamos que reducir nuestra velocidad, lo cual desde el punto de vista del Mosquito resultaba peligroso porque no disponíamos de armamento defensivo. Teníamos que volar hasta cierto lugar que estaba justo al sur de Eindhoven, virar a la izquierda y, a partir de allí, iniciar el ataque. Los Mosquitos debían ascender a 1.500 pies poco antes de alcanzar el objetivo y a continuación ejecutar un picado corto sobre él, ya que según el plan los Bostons lo habrían bombardeado desde baja altura antes que nosotros. Hill iba a ser el encargado de filmar el objetivo con su cámara de cine. Esto último parecía interesante, porque por fin tendríamos ocasión de ver en la pantalla los efectos del ataque".

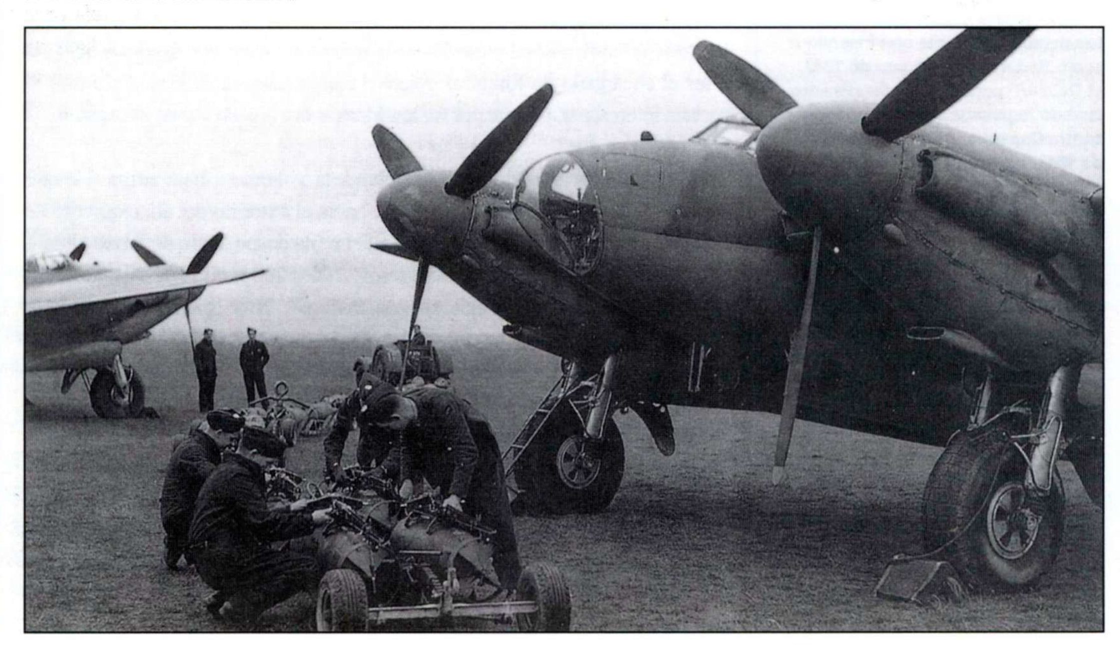
"Cruzamos la línea de la costa holandesa volando a baja altura. Lo que recuerdo con más claridad es que miré hacia el extremo del ala izquierda de mi aparato y vi a los Fw 190 literalmente en fila despegando de Woensdrecht para interceptarnos. Parecían estar a sólo 200 o 300 metros de distancia –en realidad estaban a unos ochocientos metros–. Todo parecía tan normal, como si fuesen Spitfire despegando en Inglaterra, que costaba trabajo hacerse a la idea de que viniesen a intentar matarle a uno. Tuvimos que reducir nuestra velocidad porque nos encontramos mezclándonos con algunos Venturas. Acabamos reduciendo la velocidad hasta no muy por encima de nuestra velocidad de pérdida para intentar permanecer detrás de ellos".

Haciendo gala tanto de su arrojo como de su sangre fría, el Sqn. Ldr. George Parry y su número 2, el Flt. Lt. Bill Blessing, abandonaron la formación para atraer hacia sí a los Fw 190, pero acabaron perdiéndoles al acelerar a toda velocidad. Parry volvió a unirse más tarde a la formación, pero Blessing tuvo que regresar a la base.

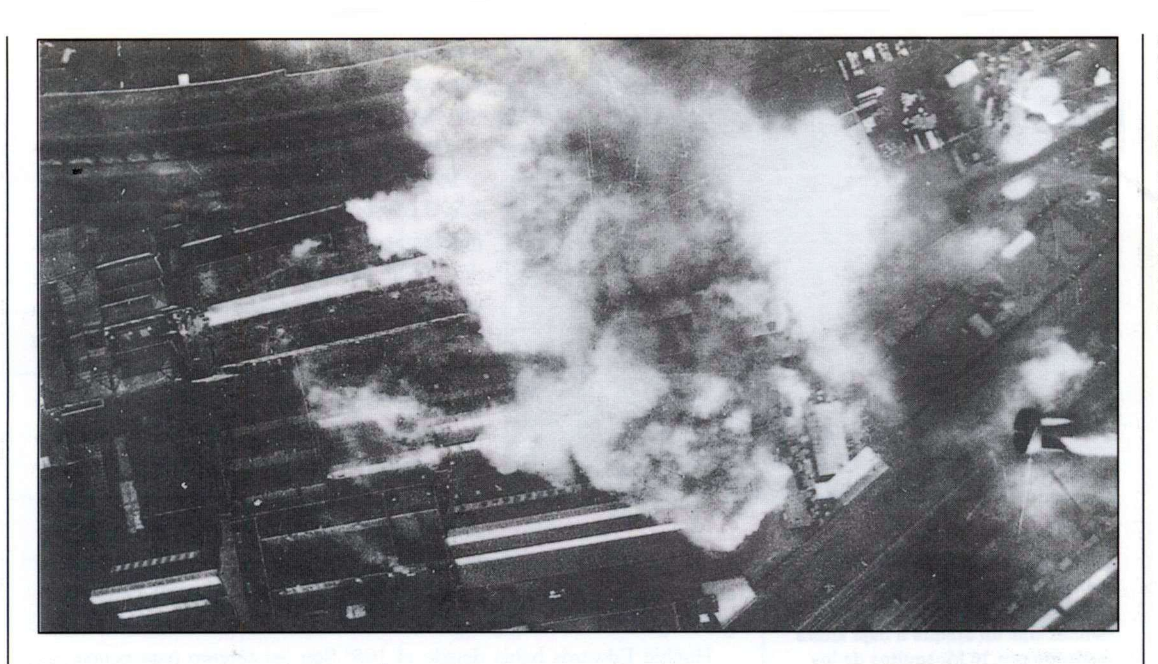
"Los Fw 190 no pudieron resistir la tentación cuando vieron que aquellos dos daban la vuelta y, como era de esperar, mordieron el anzuelo que Perry les tendía, dejándonos en paz. A una altura de 20.000 pies, el Mk IV era más lento que el Fw 190, pero en vuelo a baja altura le superaba en más de ocho kilómetros por hora".

"No tuvimos ningún encuentro más con cazas interceptores. Delante de mí, vi a lo lejos cómo la formación de Mosquitos que nos precedía iniciaba el ascenso a 1.500 pies, así que inmediatamente ascendí con mi grupo tan rápido como pude para alcanzar a la formación de Edwards. Nos unimos a ellos aproximadamente a dos o tres millas de Eindhoven. Edwards viró a la izquierda e inició el picado contra la fábrica de Philips que estaba en el centro de la ciudad. En el momento en que viré a la izquierda pude ver la factoría que se alzaba en el centro mismo de Eindhoven. Nos lanzamos en picado corto a todo gas, y en el momento justo soltamos las bombas. Cuando crucé sobre los talleres de Philips, la fábrica parecía estar entrando en erupción entre los destellos de las explosiones y en medio de una nube de humo. Parecía como si toda ella hubiese quedado completamente destruida".

"A lo lejos, pude ver hacia la izquierda la masa de Bostons que pasaban a velocidad de relámpago sobre los árboles a baja altura. Descendí directamente hacia el nivel del suelo. A partir de entonces los Mosquitos se dispersaban y cada uno tenía que regresar a la base por separado. Era ya mediodía de un espléndido día soleado, prácticamente no había ninguna nube, y emprendí el camino de regreso volando a toda velocidad sobre la campiña holandesa. Decidí que no seguiría la ruta de evasión establecida, que consistía en dirigirse hacia la costa de Holanda para salir hacia el Mar del Norte. Pensé que sería precisamente allí por donde los cazas estarían esperando a la formación principal, de modo que viré al norte hacia el Zuider Zee. El Plt. Off. J. E. O'Grady, que salía en su primera misión (con el Sgt. G. W. Lewis), se pegó a mí para regresar a la base. Se mantuvo detrás de mi aparato durante toda la ruta hasta el Zuider Zee. Un poco más y estaríamos fuera de peligro al alcanzar la ruta libre volando sobre el mar a una altitud de unos 20 pies".



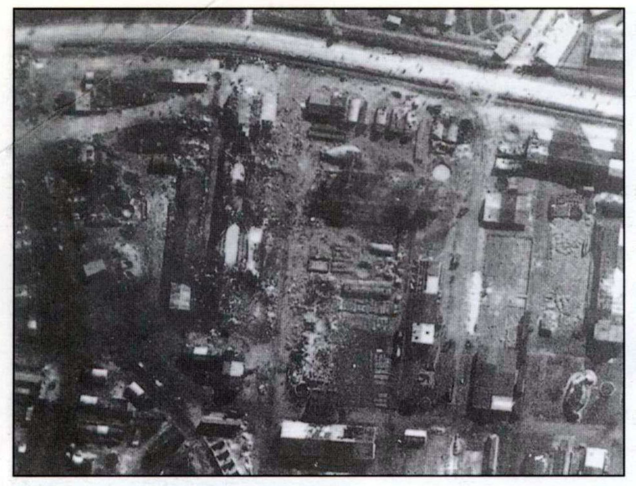
El B Mk IV Serie II DZ367/J del 139° Sqn. está siendo cargado de bombas durante la preparación de una incursión (obsérvese que los escapes cubiertos del aparato han chamuscado los capots). Este Mosquito que fue uno de los tres aparatos del 139° Sqn. que partieron para bombardear Berlín en un intento de interrumpir un discurso del ministro nazi de propaganda, Dr. Joseph Goebbels. En la tarde del 30 de enero de 1943, se perdió (junto con su tripulación) durante esa audaz incursión a plena luz del día.
(de la Colección Shuttleworth)



Las operaciones realizadas a mediados de febrero de 1943 eran conocidas por las tripulaciones de los Sqn 105° y 139° como el "Gran Derby de Tours". La tarde del 14 de febrero las naves ferroviarias de la ciudad francesa fueron atacadas a baja altura por seis de los diez Mosquitos enviados por el 139 Sqn. La tarde siguiente, 12 Mosquitos del 105° Sqn. bombardearon el depósito de víveres de Tours en una incursión a baja cota, y el 18 del mismo mes, una docena de B Mk IV realizó un ataque de picado corto sobre el mismo objetivo (que es el que aparece en la fotografía). Dos aviones abortaron la misión y uno de los Mosquitos no consiguió regresar. (*DH via GMS*)

"Viré a la izquierda para salir al mar entre las islas de Den Helder y Texel. Aquello fue una equivocación por mi parte porque los asentamientos de artillería antiaérea situados en Den Helder y en el extremo sur de Texel estaban lo bastante próximos entre sí como para alcanzarnos al volar entre ellos. Así que me vi obligado a cruzar entre ambas islas volando a través de una cortina de fuego antiaéreo y proyectiles trazadores, pero conseguí salir de aquello sin un rasguño y ejecuté la maniobra evasiva habitual. El Mosquito que venía siguiéndome también parecía estar perfectamente bien. Sin embargo, cuando ya llevábamos unos seis minutos volando sobre el Mar del Norte, Hill exclamó, "¡Ha caído al mar!" Al principio no podía creer lo que me estaba diciendo porque para aquel momento estabamos a 30 millas mar adentro, pero cuando viré en redondo y regresé al punto donde había caído comprobé que era cierto, demasiado cierto. Todo lo que quedaba del Mosquito era como un gran caldero de agua hirviendo. O'Grady era un joven canadiense simpático y alegre. Le había conocido cuando era uno de mis alumnos en Upwood, cuando fui instructor en la Unidad de Adiestramiento Operativo. Aparentaba tener sólo unos 16 años de edad; supongo que tendría unos 20. Por un momento me sentí culpable de lo que había ocurrido, porque si yo hubiese hecho algo diferente, o él no hubiese decidido seguirme, todavía estaría vivo".

El 30 de enero los Mosquitos bombardearon Berlín en dos ataques, en el primero (por la mañana) participaron tres Mk IV del 105° Sqn, al frente de los cuales iban el Sqn. Ldr. "Reggie" W Reynolds con el Plt. Off. E. B. "Ted" Sismore, y el segundo (por la tarde) estuvo a cargo de un trío de aparatos del 139° Sqn. Ambas incursiones estaban sincronizadas para interrumpir unos discursos del Reichsmarschall Herman Göring y del Dr. Joseph Goebbels que iban a ser transmitidos por la principal emisora de radio. Los aparatos del 105° Sqn llegaron sobre Berlín exactamente a las 1.100 horas, y sus bombas interrumpieron durante más de una hora el discurso de Göring. Lamentablemente, la segunda incursión no tuvo tanto éxito, ya que el Sqn. Ldr. D. F. W. Darling DFC perdió la vida al ser derribado. Mientras ocurría



El bombardeo de precisión en su máxima expresión: el depósito de abastecimiento de submarinos de Rennes tras un ataque a baja altura realizado por 16 Mosquitos de los Sqn 105° y 139° el 26 de febrero de 1943. Al frente de esa misión estaba el recientemente nombrado jefe del 105° Sqn. , Wg. Cdr. G. P. Longfield (con su navegante el Flt. Lt. R. F. Mills), a bordo del DZ365/V. Ambos resultaron muertos cuando su aparato chocó con el DZ413/K, tripulado por los Flg. Offs. S. G. Kimmel y H. N. Kirkland, de la RCAF, cuando intentaban evitar los disparos de la artillería antiaérea sobre la zona del objetivo (*cortesía de GMS*)

todo esto, Charles Patterson consiguió volver a tomar parte en operaciones con el 105° Sqn tras una breve estancia en el 8° Grupo:

"Habían actuado con rapidez y eficacia durante los meses de febrero y marzo, demostrando que el Mosquito podía alcanzar el objetivo sin problemas a una altitud cero y regresar con un número de bajas que, cuando menos, resultaba aceptable. Por aquel entonces, el 139°. Sqn. empezó a especializarse en una nueva forma de ataque, que consistía en ascender hasta una altitud de 1.500 pies y ejecutar un picado corto contra el objetivo a continuación del ataque a baja altura de los Mosquitos del 105° Sqn. Esta última unidad tenía ahora un nuevo jefe de escuadrón llamado John Wooldridge, un hombre con un carácter bastante extravagante que había realizado un enorme número de salidas en los bombarderos pesados. Tenía una DFC con dos barras y un gran bigote".

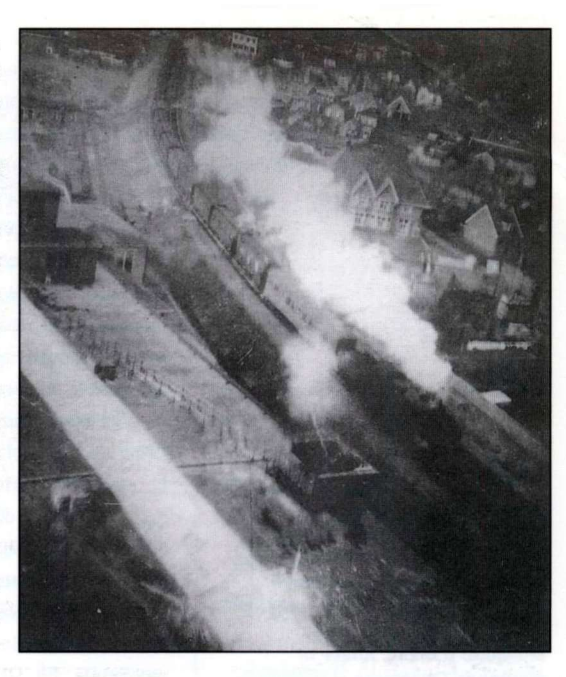
Hughie Edwards había dejado el 105° Sqn. en febrero para ocupar un puesto en el Cuartel General del Mando de Bombardeo, pero su sucesor, el Wg. Cdr. G. P. Longfield, duró sólo cuestión de días ya que resultó muerto en una colisión en el aire el 26 de febrero de 1943. El Wg. Cdr. John de Lacy Wooldridge DFC, DFM asumió el mando de la unidad el 17 de marzo y estaría al frente del 105° Sqn. en numerosas incursiones a baja cota, por lo que se hizo acreedor a una DSO y a añadir una barra más a su DFC. Retomemos el relato de Charles Patterson:

"Durante los dos o tres meses siguientes, tomé parte en unas cuantas misiones a baja cota, una de las cuales fue bastante larga (en una espléndida tarde, el 2 de mayo) contra los talleres ferroviarios de mantenimiento situados en Thionville, cerca de Metz. Volábamos a baja altura en ocho Mosquitos al frente de los cuales iba Reggie Reynolds, un nuevo jefe de escuadrilla con experiencia en los Wellington, con Ted Sismore, que se había convertido en un navegante absolutamente brillante. Cruzamos el Canal en vuelo rasante. Naturalmente, como yo iba en el Mosquito de la Unidad de Filmación, siempre iba cerca de la cola de la formación; el tercero empezando por detrás, ocupando el puesto número 5, con dos aviones escalonados a la derecha. Siempre íbamos en formación de escalón a la derecha porque la respuesta del aparato al abrir y cerrar gases era muy lenta. Esto significaba que el Mosquito no era capaz de decelerar de forma segura, solamente acelerar, y por eso siempre volábamos en formación escalonada en lugar de hacerlo en formación en V. Además, este problema anulaba cualquier posibilidad que tuviese el piloto de maniobrar a baja altura a la salida de un viraje".

"Al ascender sobre los acantilados encontramos algo de artillería antiaérea ligera. Los proyectiles parecían pasar muy cerca de mí, así que cuando estime que era el momento oportuno, tiré de la palanca y ascendí hasta unos 100 pies. Una pieza antiaérea disparó por debajo de mí y alcanzó el motor derecho del aparato que iba a mi izquierda, haciendo que el avión emitiese una gran nube de humo negro. Sus tripulantes pusieron el motor en bandera y regresaron a casa con el que les quedaba. Mientras, volví a ocupar mi posición normal".

"Volamos siguiendo nuestra ruta sobre el norte de Francia, el noroeste de

París, y luego hacia Soissons; milla tras milla a baja altura, cruzando los verdes campos franceses. Después giramos hacia el este en dirección a Thionville, que estaba a unos 30 kilómetros hacia el sur. Para después virar a la izquierda tratando de eliminar cualquier posibilidad de no encontrar el objetivo por volar demasiado al norte o al sur. Esta era la táctica habitual y, por supuesto, íbamos haciendo eses, sin volar en la misma dirección durante más de 20 minutos. Por fin alcanzamos Thionville sin haber disparado un solo tiro. Nos lanzamos hacia el objetivo con Reynolds en el aparato de cabeza a máxima potencia. Él no iba a pasar sobre el objetivo en vuelo nivelado (el líder nunca hacía eso), sino que ascendería hasta 300 pies y a continuación daría la orden de abrir las compuertas de bombas. Entonces apareció ante nosotros el objetivo y todo el mundo se lanzó hacia él. Atacamos y en un instante estábamos fuera. Conseguimos una sorpresa total, lo cual nos permitió cruzar sobre el objetivo y lanzar nuestras bombas justo sobre el blanco. El último piloto que atacó dijo que creía haber visto un cañón abriendo fuego".



Una pieza antiaérea enemiga abre fuego desde su asentamiento contra un Mosquito durante un ataque a baja altura llevado a cabo por cuatro B Mk IV del 105° Sqn. contra los talleres de Stork Diesel en Hengelo, en Holanda, el 28 de febrero de 1943. Los escombros que saltan por los aires en primer plano han sido causados por una bomba que acababa de atravesar el tejado de la fábrica de material eléctrico y mecánico de Manemeyer. El tren que pasa por detrás de la pieza antiaérea recorre la línea ferroviaria de Derventer a Zwolle. (*cortesía de Philip Birtles*)

"Ahora venía la parte interesante de verdad del viaje. En lugar de volver por el noroeste para cruzar Francia y Bélgica, tuvimos la original idea de dirigirnos hacia el norte, sabiendo que los alemanes darían por seguro que regresaríamos por el noroeste de Francia. Seguramente enviarían a sus cazas a esa zona para darnos alcance antes de que cayese la noche, de modo que, para despistarles pusimos rumbo al norte. La sensación de volar a baja altura a través de las montañas de Luxemburgo y los bosques de las Ardenas, para después entrar en Alemania, era extraordinaria. Parecía que no tenía fin, y, de repente, cuando empezaba a caer la noche, cruzamos como el rayo las riveras del Rhin para atravesar Holanda –yo salí entre Ameland y Vlieland–. Cuando alcancé la ruta libre, más allá del extremo norte del Zuider Zee, supe que estaba ya camino de casa".

BOMBAS SOBRE "LA GRAN CIUDAD"

Poco antes de la incursión sobre Thionville, el 105° Sqn. participó la noche del 20 al 21 de abril de 1943 en un bombardeo sorpresa sobre Berlín, que se había preparado apresuradamente. Charles Patterson fue uno de los pilotos que tomaron parte en aquella misión:

"La razón principal de esta misión era 'celebrar' el cumpleaños de Hitler haciéndole un 'regalo' adecuado. Como en esa fecha había luna llena, los encargados del planeamiento en el Mando de Bombardeo tuvieron el suficiente sentido de darse cuenta de que el Mosquito poseía la autonomía adecuada para alcanzar Berlín y regresar a la luz de la luna. Ocho de nosotros participamos en este ataque. Aquella noche había luna llena muy brillante y el vuelo fue también muy largo; duró más de cuatro horas de las cuales casi tres eran sobrevolando territorio enemigo. Como la luna era tan brillante, teníamos que ir constantemente pendientes de la presencia de cazas enemigos zigzagueando y virando para que nuestros navegantes pudiesen mirar si venían por detrás. La luz de la luna se reflejaba en las alas y en el plexiglás de las cabinas, y al mirar abajo se veían los lagos iluminados con el reflejo de la luz de la luna. No creo que este viaje preocupase a ninguno de nos-

El Wg. Cdr. John de Lacy Wooldridge DFC, DFM, asumió el mando del 105° Sqn el 17 de marzo de 1943. En la fotografía está posando en la escotilla de salida de emergencia del techo de su Mosquito B Mk IV, *Knave of diamonds.* Obsérvese el parabrisas delantero de dos piezas, que fue pronto sustituido por un parabrisas liso a prueba de balas del tipo del instalado en los cazas, y el panel de visión directa (delante del panel cóncavo) que se abría hacia dentro a ambos lados. Wooldridge entró en la RAF en 1938 y completó dos períodos de servicio en los bombarderos pesados (incluyendo 32 operaciones en los malaventurados Manchester con los Sqn 61°, 207° y 106°) antes de tomar el mando del 105° Sqn. Sobrevivió a la guerra para morir en un accidente de coche en 1958. (*foto Philip Birtles*)

otros, a mí por lo menos no me preocupaba. Volar sobre Alemania a gran altura por la noche en un Mosquito parecía casi tan seguro como volar sobre Inglaterra, siempre que uno no se encontrara con ningún caza".

"Berlín no fue difícil de localizar gracias a la enorme 'oscuridad' de la ciudad y a los lagos de Postdam. Estaba volando a unos 18.000 pies y me dispuse a efectuar una pasada recta a nivel. Lo único que nos disgustaba de este ataque era que sentíamos que era algo así como de 'segunda clase' si lo comparábamos con la incursión diurna que habíamos llevado a cabo pocos meses antes. Nos parecía como si, al enviarnos a esta misión, el Mando de Bombardeo no nos tomase muy en serio".

"De repente, surgieron estallidos y las nubes negras de los proyectiles antiaéreos. Recuerdo que pensé "esto no es a lo que estas acostumbrado en un Mosquito, uno es demasiado rápido para este tipo de cosas"; y entonces justo antes de soltar mis bombas sentí un golpe violento. Ser derribado por la noche en un Mosquito me parecía impensable. Sencillamente no era elegante. Era poco deportivo y en absoluto correcto".

"Por fin, dimos la vuelta y emprendimos el regreso zigzagueando a través del norte de Alemania hacia la costa holandesa en dirección a nuestra base – siempre bañados por la brillante luz de la luna durante toda la operación–. Tuvimos una baja, el Wg. Cdr. Peter Shand, Oficial Jefe del 139° Sqn. (y su navegante, Plt. Off. C. D. Handley DFM); posteriormente oímos que había sido derribado (por el Oberleutnant Lothar Linke del IV/NJG 1) durante el viaje de vuelta a la base".

"Al llegar a la base, tuvimos la reunión posterior al vuelo y nos fuimos a la cama. Cuando me levanté a la mañana siguiente para los vuelos del día, me preguntaron si me había dado cuenta de que mi avión había sido alcanzado la noche anterior. Contesté: No, sentí un choque y vi una explosión bastante cerca. No sabía que me habían alcanzado. Supongo que no habrán sido más que unos cuantos agujeros pequeños en el ala o algo por el estilo, ¿no?. Me contestaron: Nada de eso, ha faltado poco para que te derribaran. Un fragmento de metralla había atravesado la cola del Mosquito, en el punto donde se unen todos los cables del timón de profundidad con el plano de cola y el timón. Todos aquellos cables, excepto uno, habían sido totalmente seccionados, y el único que quedaba intacto sobre un único control era el que me había permitido regresar con el Mosquito como si no hubiese pasado nada. Yo no tenía ni idea de que nada anduviese mal porque el aparato se había comportado perfectamente".

"Aunque en aquel momento lo ignorábamos, ese ataque nocturno iba a marcar el modelo de las operaciones con los Mosquitos para el resto de la guerra. Harris y su Estado Mayor del Mando de Bombardeo estaban muy empeñados en la idea de que podían enviar una fuerza de bombarderos contra Berlín cualquier noche del año, independientemente de la luna que hubiese, y como consecuencia de aquello, los escuadrones 105° y 139° fueron retenidos en el Mando de Bombardeo cuando el 2° Grupo se integró en la 2ª Fuerza Aérea Táctica; lo cual representó un serio contratiempo para ambas unidades".

"Después de lo de Berlín, participé en un rápido viaje a Francia el 24 de abril, durante el cual fuimos interceptados por cazas Fw 190 a unos 80 kilómetros al sur de la costa de Normandía. Tres aparatos nos dirigíamos a atacar Tours, cuando el líder descubrió a los cazas y nos dijo que diésemos la vuelta y nos pusiéramos a salvo con el mensaje: ¡Moscardones!

Este audaz ataque a la altura de los tejados, sobre los talleres de locomotoras de St. Joseph en Nantes, el 23 de marzo de 1943, estuvo sincronizado a la perfección para permitir que trabajadores de la fábrica evacuasen el lugar antes de que cayesen las primeras bombas. La incursión fue llevada a cabo por tres B Mk IV del 105° Sqn, al frente de los cuales iba el Wg. Cdr. Peter Shand DFC, y ocho aviones del 139 Sqn., encabezados por el Sqn. Ldr. Bill Blessing DSO, DFC, de la RAAF (quien más tarde resultó muerto en acción el 7 de julio de 1944 en una salida de señalamiento de objetivos de la Fuerza de Señaladores-Guías sobre Caen). Shand estuvo al frente de dos ataques más ejecutados con extraordinario éxito contra las minas de molibdeno de Knaben, en Noruega, el tres de marzo, y sobre Eindoven unos 27 días después. Él y su navegante, Plt. Off. C. D. Handley DFM, murieron tras el bombardeo nocturno sobre Berlín de la noche del 20 al 21 de abril de 1943 cuando su Mosquito fue derribado por el Oberleutnant Lothar Linke del IV/NJG 1 sobre el Ijsselmeer durante su viaje de vuelta a la base. (*foto Philip Birtles*)

¡Regresad a la base! Así que nos dispersamos y huimos a toda velocidad, en vuelo rasante a través de Normandía a todo gas y casi tocando el suelo con aquellos Fw 190 persiguiéndonos, pero incapaces de enmarcarnos en la distancia adecuada, detrás de nosotros durante toda la ruta hacia la costa. Dos Fw 190 aparecieron directamente delante del morro de mi avión; si mi aparato hubiese sido un Mosquito caza-bombardero podría haberles disparado inmediatamente. Me resultó divertido observar que cuando su líder nos vio, abrió gases y salió huyendo, en lugar de virar sobre nosotros y atacarnos. Este comportamiento era muy significativo ya que era la prueba del virtual colapso de la moral en las filas de las fuerzas de cazas diurnos de la Luftwaffe; lo cual se hizo más evidente al avanzar la guerra, ya que la fuerza de cazas alemana no tenía otra opción que estar en manos de jóvenes pilotos poco instruidos y terriblemente inexpertos."

La Incursión Contra Jena

El 27 de mayo de 1943 se montó una operación para los escuadrones 105° y 139° que marcaría para el Mando de Bombardeo de la RAF el final de las grandes incursiones diurnas a baja altura. Las tripulaciones participantes no conocían en aquel momento la trascendencia de la misión, como Charles Patterson recuerda:

"Nos llamaron a todos a la sala de tripulaciones a eso de las 2 en punto de la tarde y nos dijeron que iba a haber una operación importante. Observamos que la cinta roja, que marcaba la ruta a seguir sobre el mapa, llegaba más lejos de lo que nunca habíamos pensado hasta el sudeste de Alemania, cerca de Leipzig. Pronto nos fue revelado que el objetivo eran los talleres de lentes ópticas de Zeiss en Jena que, en aquella época, estaban dedicados casi en exclusiva a fabricar periscopios para submarinos".

La operación requería que ocho B Mk IV del 105° Sqn atacasen la fábrica de Zeiss mientras otros seis Mosquitos del 139° Sqn bombardeaban la cercana fábrica de vidrio Schott. Es de nuevo Patterson quien relata aquella misión:

"El que se fuese a emprender un viaje tan extremadamente largo indujo en mí un gran sentido de anticipación y una gran excitación, pero al mismo





El Wg. Cdr. R. W. Reynolds DSO, DFC (a la derecha de la imagen) recibe el mando del 139° Sqn. (obsérvese el escudo de la unidad "Escuadrón de Jamaica" que está sobre la entrada de la base de la RAF en Marham) en mayo de 1943 de manos de su, hasta entonces, jefe interino Sqn. Ldr. V.R. G. Harcourt, de la RCAF. (*RAF Marham*)

tiempo no me causó una alarma indebida el hecho de que el objetivo estuviese tan adentrado en Alemania, en una zona sobre la que nunca antes se habían realizado vuelos diurnos. En lugar de eso asumimos que al adentrarnos tanto en territorio enemigo no sólo podríamos conseguir un alto grado de sorpresa, sino que incluso podría ser que no nos encontrásemos con mucho fuego antiaéreo alrededor de la fábrica; también creíamos que cualquier asentamiento de artillería antiaérea que hubiese en la zona estaría atendido por artilleros inexpertos".

"Incluso la BBC vino a hacer una emisión sobre todo aquello. La reunión preparatoria de la misión fue larga y complicada. Tendríamos que volar a baja altura sobre territorio enemigo durante bastante más de tres horas, de las cuales casi dos horas y cuarto serían a plena luz del día. Yo era el piloto de la Unidad de Filmación, y el Flt. Sgt. Leigh Howard era mi navegante-operador de cámara. Cuando la reunión terminó volvimos a los hangares, a lo que siguió un período de tiempo extraordinariamente largo esperando el momento de ir a los aviones y ajustarnos el equipo. Era una tarde espléndidamente despejada y calurosa, aunque con una ligera bruma, de finales de mayo. La coordinación de los despegues hasta que la formación completa estuviese en el aire tenía que ser precisa, así que habíamos sincronizado nuestros relojes. Todos estabamos ya preparados en nuestros aparatos diez minutos antes de la hora de arrancar motores para asegurar que todo el mundo estaba a bordo al llegar el momento".

"La hora había llegado. El Wg. Cdr. Reynolds, con Sismore, iba a ser el primero en despegar. Vimos el destello que producían sus toberas de escape y sus motores arrancaron. A las 7 en punto los motores se encendieron en todo el perímetro de la base y todos comenzamos a rodar por la pista. La tarea de componer la formación en misiones como ésta era un proceso largo, en el cual el líder debía volar lentamente describiendo círculos sobre el aeródromo esperando hasta que todos estuviésemos en el aire y la formación reunida. Y ahí estaba yo otra vez con la condenada cámara, a punto de salir a otra misión importante al final de mi segundo período de servicio, y volando cerca del final, no de la primera, sino de la segunda formación".

"Las dos formaciones efectuaron una pasada a baja altura sobre los hangares y el aeródromo, lo cual ofrecía un espectáculo impresionante, y era una experiencia bastante estimulante incluso para las mismas tripulaciones. Emprendimos el largo vuelo hasta Jena a plena luz del día; todavía quedaban más de dos horas para que oscureciese. Cruzamos sin dificultades la costa holandesa, pero sobre el Zuider Zee nos encontramos de repente volando directamente hacia una gran flota de pequeñas embarcaciones pesqueras de velas pardas. Delante de mí, toda la formación se dispersó y los aparatos pasaron zigzagueando entre ellas, para después volver a reunirse y seguir la ruta prevista. Cruzamos el valle del Rhur pasando por las cercanías de Kassel, y después nos adentramos en los montes de Turingia, donde están los embalses de Möhne y Eder. Hasta entonces sólo habíamos recorrido dos tercios de la ruta. Uno se sentía como en un mundo diferente que no tenía fin y que iba a seguir así para siempre. Seguimos cruzando sobre árboles, campos y tierras altas, milla tras milla. De repente, mi navegante llamó mi atención



El Wg. Cdr. Reg. W. Reynolds DSO, DFC apoya su mano vendada sobre la pala dañada de la hélice del motor derecho (ambos fueron alcanzados cuando los disparos antiaéreos hicieron impacto en la hélice) del DZ601 B-Beer, mientras posa para la cámara junto a su navegante, Flt. Lt. Ted Sismore DSO, DFC poco después de regresar del ataque contra la fábrica de vidrio de Schott en Jena. Esta operación fue la última gran incursión del 2° Grupo realizada a plena luz del día por los Sqn 105° y 139°. (*foto Philip Britles*)

sobre algo. Miré hacia el extremo del ala derecha y vi claramente, a pocos kilómetros de distancia, la catedral de Münster; lo más curioso es que al mirar a sus torres, ¡lo hacia desde abajo, y no desde arriba!"

"Continuamos y sobrepasamos Kassel, e inmediatamente aparecieron los terrenos inundados a causa de la incursión contra la presa de Möhne, que había tenido lugar sólo diez días antes. Durante 20 minutos todo lo que se veía era terreno inundado. Era un espectáculo fascinante, y nos confirmó el enorme éxito que debía haber sido aquella misión. Pasamos entre las presas de Möhne y Eder, y poco después sobrevolamos una cadena montañosa en la que había otra presa. En el extremo más alejado, la formación que iba en vanguardia estaba superando la sierra más lejana cuando fuimos sorprendidos por fuego de artillería antiaérea; aunque no parecía un obstáculo muy serio. Sin embargo una enorme bola de fuego cayó rodando por la ladera de la montaña, lo cual era obviamente uno de nuestros aviones, y poco después supe que dos Mosquitos habían chocado en el aire (los tripulados por el Flt. Lt. Sutton, con el Flg. Off. Morris, y por el Flg Off. Openshaw, con el Sgt Stonestreet, ambos del 139° Sqn.). Nunca se sabrá si uno de ellos fue alcanzado por los disparos de las piezas antiaéreas, o si la presencia del fuego enemigo había hecho que uno de los pilotos apartase la vista de lo que estaba haciendo y chocara contra el Mosquito que tenía más cerca, pero habíamos perdido dos aparatos".

"Seguimos volando sobre la región montañosa, siguiendo las sierras y descendiendo a valles con casas en ambas vertientes. Por el lado de la derecha, vimos a un hombre que abría la puerta de su casa y que nos miraba. Inmediatamente vimos que la puerta se cerraba de golpe, mientras pasábamos a la velocidad del relámpago sobre ella".

"El tiempo empezó súbitamente a empeorar, lo cual no estaba previsto. Creo que todos supusimos que sería una situación pasajera, pero empeoró aún más y seguíamos volando sobre las montañas. Poco después estabamos volando entre nubes. Cuando salí de las nubes, la visibilidad era escasa. Todo estaba gris y oscuro, y Howard no tenía ni idea de dónde estaba. Lo único que podía hacer era volver a la base y ver si podía encontrar algo que mereciese la pena bombardear".

"Así que puse ruta hacia la base, perdido en el sentido de que no tenía idea de dónde me encontraba en realidad. La única posibilidad era ajustarme al plan de vuelo y poner rumbo al nordeste para salir al norte de Hannover. Al llegar allí ya estaría empezando a oscurecer, y después me dirigiría hacia el oeste atravesando la llanura de Hannover en medio de la noche. Cuando todavía llevaba poco tiempo de vuelo me encontré de repente con lo que, sin duda, era una población muy grande. Cuando vi que la base de las nubes bajas estaba a 800 o 1.000 pies de altura, y como la visibilidad era limitada, me sentí bastante seguro. Si llegaba a aparecer algún caza, siempre podía escabullirme metiéndome en la nube. No había rastro de ninguna fábrica; era una ciudad residencial, así que supuse que no habría mucha artillería antiaérea por allí. Viré hacia la derecha y descubrí una gran estación de ferrocarril en el centro, con lo cual nuestros mapas indicaban que se trataba de Weimar".

"Dirigí el morro ligeramente hacia abajo, abrí gases a tope e inicié un picado no muy pronunciado directamente hacia la estación. Abrí las compuertas y solté las bombas justo sobre la estación desde una altura de unos 200 pies. No podía fallar. Se desencadenó el infierno cuando los disparos de la artillería antiaérea empezaron estallar y zumbar a mi alrededor".

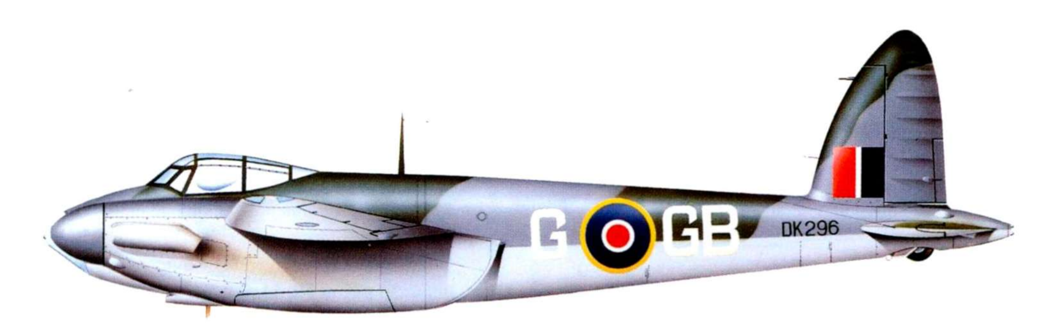
"Desde las laderas de las colinas surgieron más trazadoras. Tiré hacia atrás de la palanca y viré a la izquierda, luego hacia adelante y viré a la derecha, tratando de no mantener nunca un patrón de vuelo constante. Cuando por fin salimos de aquel infierno yo me sentía bastante agitado y ni siquiera me molesté en preguntar a mi navegante porque ya sabía que estaría temblando como un flan. Antes de la guerra había sido un operador de cámara en los estudios cinematográficos de Pinewoods o Denham que se había encontrado de la noche a la mañana en esta pavorosa situación. Así que, ahí estaba yo, en medio de Alemania, sin estar seguro de mi posición y sin tener una idea clara de qué rumbo seguir para regresar a la base, que estaba todavía condenadamente lejos. La perspectiva era bastante desalentadora, pero no tenía sentido dejarse llevar por el pánico. Esa fue la única ocasión en todos los vuelos que realicé durante la guerra que me sentí aislado y desalentado.'

"De hecho, el regreso fue bastante traumático. Tras tomar tierra, descubrí que el objetivo había sido atacado, y que uno o dos Mosquitos regresaban con daños graves; la intensidad del fuego antiaéreo sobre el objetivo era peor de lo que yo había pensado. Ambas formaciones habían atacado sus objetivos sin mí, así que pensé que yo había quedado en mal lugar. El ataque se había llevado a cabo en unas deplorables condiciones de visibilidad, abriéndose paso a través de una barrera de globos cautivos que estaba sobre la misma fábrica. El Wg. Cdr. Reynolds consiguió regresar, pero su avión había sufrido graves daños y él había resultado herido. Su navegante le había vendado las heridas y tuvieron que regresar con un solo motor, además de perderse en el camino. Habían volado sobre algunas zonas fuertemente defendidas y fueron alcanzados de nuevo y, a pesar de todo, Reynolds consiguió traer el avión de regreso a la base. Entró en la sala de tripulaciones con un aspecto bastante cansado y con el brazo en cabestrillo".

"La fábrica había sido alcanzada, pero no sabíamos qué daños habíamos producido en ella. De catorce aviones habíamos perdido cinco, así que las reacciones que la incursión produjo fueron diversas. Se la consideró como un tremendo logro táctico, pero las bajas habían sido más de las esperadas. Tras la incursión contra Jena el 2º Grupo permaneció en el Mando de Bombardeo (los escuadrones 105º y 139º fueron transferidos al 8º Grupo de Señaladores-Guías donde sus misiones tácticas experimentaron un cambio radical), mientras que el resto, bajo las órdenes del Grp. Capt. Basil Embry, pasaba a formar parte de la Fuerza Aérea Táctica. Los Mosquitos fueron destinados a operaciones de bombardeo nocturno, un tipo de misiones que había cautivado la imaginación de Harris durante nuestro primer viaje a Berlín".

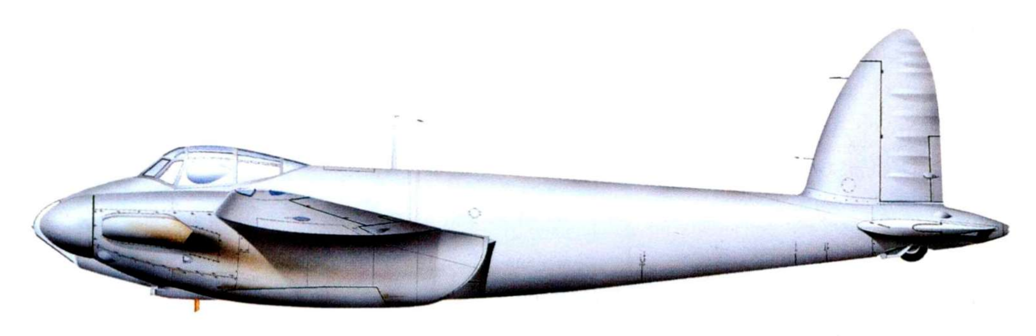
El Sgt Leigh Howard (a la izquierda), que voló como operador de cámara en el DZ414/O-Orange, su piloto, el Flt. Lt. Charles Patterson (en el centro), y el Wg. Cdr. Reynolds, que está disfrutando de una taza del ron de la garrafa tras un vuelo de regreso especialmente angustioso, fotografiados en la sala de operaciones de la base de Marham pocas horas después de regresar de la incursión contra Jena. El brazo izquierdo de Reynolds está vendado a causa de las heridas sufridas en aquella incursión (véase el texto), que inicialmente le había vendado en vuelo su navegante, Ted Sismore. (*Charles Patterson*)





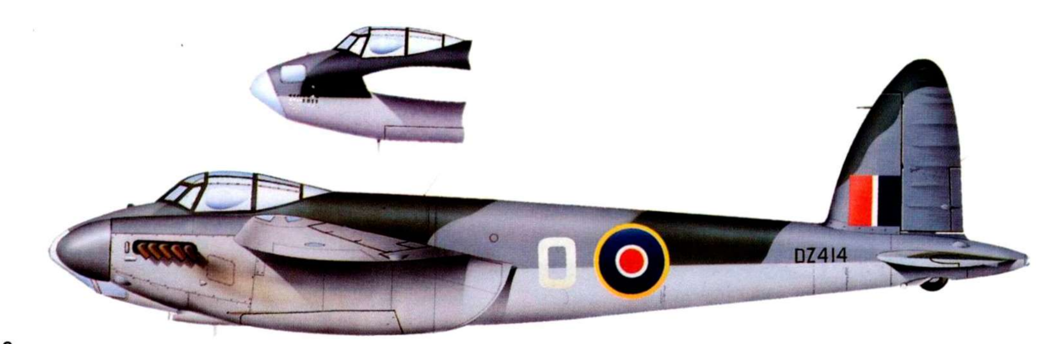
1
B Mk IV Serie II DK296/GB-G del 105° Sqn, 2° Grupo, tripulado por el Flt. Lt. D.A.G. "George" Parry DFC y el Flg. Off. V. Robson; 1/2 de junio de 1942.

Cuidadosamente pulimentado para que pudiese alcanzar mayor velocidad, el DK296 hizo su debut operacional la noche del 1 al 2 de junio de 1942, después del ataque de los "Mil Bombarderos" contra Colonia. El 11 de julio, el "G-George" fue gravemente dañado durante la incursión contra Flensburg al volar tan bajo su piloto, el Sgt. P.W.R. Rowland, que chocó contra un tejado y regresó a la base con pedazos de ladrillos de chimenea incrustados en el morro del aparato. El 25 de septiembre, Parry y Robson tripularon el DK296 encabezando un ataque de cuatro Mosquitos contra el Cuartel General de la Gestapo en Oslo. El "G-George" fue asignado más tarde al Sqn. Ldr. Bill Blessing DSO, DFC, de la RAAF, quien se estrelló con él en Marham rompiéndose la espalda. El avión fue reparado y, el 24 de agosto de 1943, quedó depositado en la 10ª Unidad de Mantenimiento, en Hullavington. El mes siguiente fue entregado a la 305ª Unidad de Adiestramiento de Transporte en Errol, Escocia, donde fue pintado con los emblemas de la Fuerza Aérea Roja y fue utilizado para entrenar tripulaciones soviéticas que iban a hacer la transformación a los Albermarles. El 20 de abril de 1944, el DK296 fue enviado a la Unión Soviética con una tripulación rusa, siendo oficialmente aceptado el 31 de agosto y pasando a prestar servicio a partir de entonces en la Fuerza Aérea Roja. A partir de entonces no se sabe qué fue de él.



2
B Mk IV Serie II DK301, del 105° Sqn, tripulado por el Flt. Lt. D.A.G. Parry y el Flg. Off. V. Robson, agosto de 1942.

Despojado de su pintura de camuflaje, de sus códigos de matrícula y de serie, así como de los distintivos nacionales, y pintado completamente de color gris pálido, este aparato fue utilizado por Parry y Robson para realizar el primer viaje diplomático de un Mosquito al volar a Estocolmo, via Leuchars, el 4 de agosto de 1942, para llevar correo y material cifrado a la Embajada Británica. El 8 de noviembre de 1942, cuando estaba en el aire durante un vuelo de entrenamiento, su piloto el Flt. Sgt. N. Booth no fue capaz de extender el tren de aterrizaje y el DK301 tomó sobre su panza en un campo de Abbey Farm, cerca de la base de la RAF en Marham. El avión fue dado de baja para el servicio nueve días después.



3
B Mk IV Serie II DZ414/O de la Unidad Fotográfica y de Filmación, pilotado por el Flt. Lt. C.E.S. Patterson, 14 de febrero de 1943.

Este aparato fue recogido en Hatfield, el 22 de diciembre de 1942, por el Flt. Lt. C.E.S. Patterson para prestar servicio en la Unidad Fotográfica y de Filmación. Posteriormente pilotaría este aparato recorriendo con él 20.000 de las 24.000 millas que totalizó, incluyendo la primera operación en la que tomó parte, que tuvo como objetivo Lorient el 14 de febrero de 1943, después de la incursión de 466 bombarderos que tuvo lugar la noche anterior. El DZ414 participó también en el bombardeo nocturno de Berlín la noche del 20 al 21 de abril de 1943 (que se hizo coincidir con el cumpleaños de Hitler), resultando gravemente dañado por los disparos antiaéreos, así como en las incursiones contra Turín y Nürnburg, y en la operación de largo alcance contra Jena del 27 de mayo. La segunda "B" que iba pintada en su morro hacía referencia a la operación contra Berlín de la noche del 13 al 14 de mayo de 1943. Mientras formó parte de la 2ª TAF, el DZ414 participó en numerosas operaciones importantes; entre otras, tripulado por el Flt. Lt. Vic Hester, del 613º Sqn. junto con el operador de cámara, Flg. Off. Oakley, participó, entre el 19 y el 25 de junio de 1944, en 14 salidas contra lanzadores de bombas volantes V1. Este avión fue también uno de los Mosquitos que atacaron, el 18 de febrero de 1944, la prisión de Amiens, siendo pilotado en aquella ocasión por el Flt. Lt. Tony Wickham, que realizó tres pasadas sobre la prisión en llamas para que el Plt. Off. Leigh Howard pudiese rodar con su cámara la huida de 255 de los 700 prisioneros que habían podido escapar a través de las brechas abiertas en los muros. Finalmente, el 21 de marzo de 1945, el DZ414, pilotado por el Flt. Lt. K. L. Greenwood perteneciente al 487º Sqn. de la RNZAF, fue uno de los aparatos que formaban la fuerza enviada a atacar Shellhauys, siendo el Flg. Off. E Moore, de la Unidad Fotográfica y de Filmación, el encargado de tomar las imágenes de la primera oleada de aviones atacando el edificio. A pesar de su contribución a la victoria aliada, este veterano aparato fue dado de baja y reducido a chatarra sin ninguna ceremonia en octubre de 1946.



4
B Mk IV DZ476/XD-S, del 139º Sqn., tripulado por el Flt. Lt. G. S. W. Rennie y el Flg. Off. W. Embry, ambos de la RCAF, 4 de marzo de 1943.

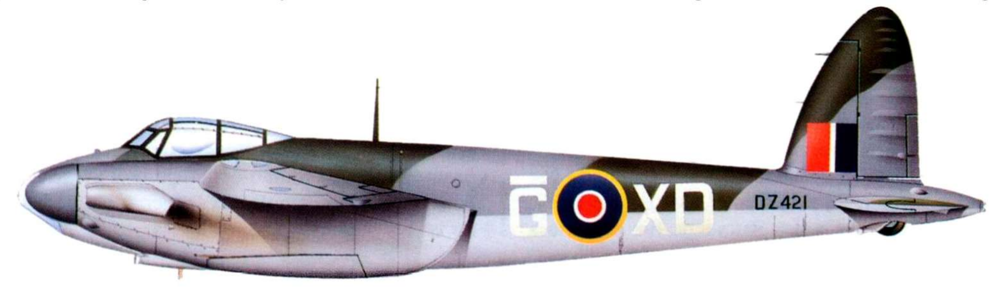
Esta pareja de canadienses fue una de las tripulaciones que efectuaron "picados cortos" en los ataques contra las cocheras de locomotoras de Aulnoye el 4 de marzo de 1943 (durante esta incursión la explosión de un proyectil antiaéreo alcanzó el fuselaje del aparato seccionando los cables de control del timón de dirección), contra la acería y fábrica de armas de John Cockerill en Lieja el 12 de marzo, y contra las cocheras de locomotoras de Paderborn cuatro días después. En abril de 1943, Rennie y Embry fueron una de las once tripulaciones que fueron trasladadas de Marham a Skitten para formar la Escuadrilla "A" del recién creado 618º Sqn. El 8 de agosto de 1944, una vez concluido su turno de servicio, regresaron a Canadá. El DZ476 permaneció en el 139º Sqn. hasta que el 1 de enero de 1944 se estrelló en Upwood.



5

B Mk IV Serie II DZ601/AZ-A, del 627º Sqn. del 5º Grupo, tripulado por el Flg. Off. J. F. Thomson DFC, de la RNZAF, y el Flg. Off. B. E. B. Harris, Woodhal Spa, mayo de 1944.

Antes de ser asignado al 627º Sqn., este aparato había sido tripulado por el Wg. Cdr. Reg W. Reynolds DSO, DFC, jefe del 139º Sqn. y su navegante, Flg. Off. Ted Sismore, en el ataque contra la fábrica de vidrio Schott en Jena el 27 de mayo de 1943. Durante aquel ataque la hélice de su motor de la izquierda sufrió daños al ser alcanzada por el fuego antiaéreo. El DZ601 había sido asignado al 139º Sqn. el 17 de mayo de 1943 entrando por primera vez en acción diez días después. El 24 de mayo de 1944 fue entregado al 627º Sqn en la base de Woodhall Spa, donde se le añadió el código AZ-A. El 28 de mayo de 1944, siendo tripulado por los Flg. Offs. J. F. Thomson DFC, de la RNZAF, y B. E. B. Harris, fue uno de los cuatro Mosquitos que lanzaron indicadores de objetivo (TI) sobre las baterías de costa de St. Martin Varreville para los Lancasters del 5º Grupo.



6

B Mk IV DZ421 Serie II/XD-G del 139º Sqn. tripulado por el jefe de escuadrón, Wg. Cdr. Peter Shand y por el Plt. Off. C. D. Handley DFM. Marham, a principios de 1943.

Éste es el aparato que Shand y Handley solían tripular regularmente hasta que murieron al ser derribados sobre Berlín a bordo del DZ386 por el Oberleutnant Lothar Linke del IV/NJG 1 la noche del 20 al 21 de abril de 1943. El DZ421 fue transferido al 627º Sqn el 21 de abril de 1944, donde le fue asignado el nuevo código AZ-C. Al igual que el DZ601, este aparato, participó también en la operación contra St. Martin de Varreville, tripulado en esta ocasión por los Flt. Lts. R. L. Bartley DFC y J. O. Mitchell, de la RCAF. Tras efectuársele reparaciones poco después de esa operación, el DZ421 pasó a la 1655 Unidad de Adiestramiento de Mosquitos, perdiéndose el 25 de julio de 1944 al averiarse en vuelo sobre Acklam, en Yorkshire, antes de estrellarse en Wistrow.



7

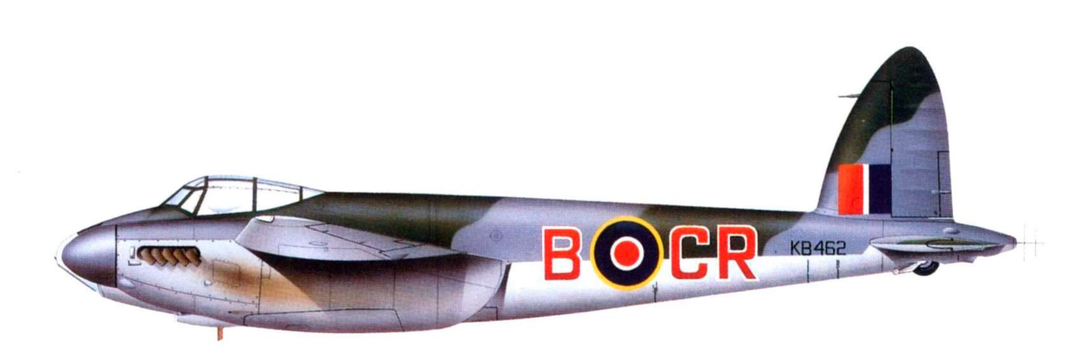
B Mk IX Oboe LR507/GB-F del 109º Sqn, 8º Grupo (Señaladores-Guías). Wyton, 17 de junio de 1943.

Este aparato prestó servicio en el 109º Sqn. durante sólo 18 días, entre el 17 de junio y el 5 de julio de 1943, siendo asignado al 105º Sqn. En su primera misión (que tuvo lugar la noche del 13 al 14 de julio), formando pareja con el LR506, realizó una operación de diversión lanzando indicadores de objetivo sobre Colonia para el ataque de la fuerza principal sobre Aachen. La noche del 10 al 11 de abril de 1944, el LR507 (junto con el RV322) lanzó los indicadores de objetivo para la primera de tres oleadas de Mosquitos que participaban en un ataque de 77 aparatos contra Berlín.



8
B Mk XVI ML942/P3-D del 692° Sqn. del 8° Grupo (Señaladores-Guías). Graveley, marzo de 1944.

Este aparato pasó toda su carrera encuadrado en el 8° Grupo (Fuerza de Señaladores-Guías) siendo entregado en primer lugar a la 1409ª Escuadrilla Meteorológica el 29 de enero de 1944, siendo asignado posteriormente al 139° Sqn. el 4 de febrero, antes de pasar al 692° Sqn en Graveley el 13 de marzo. A principios de abril de 1944, el ML942 pasó a formar parte del 571° Sqn. que operaba desde Graveley, y fue uno de los dos aparatos (el otro fue el ML963) que participaron en la primera operación del escuadrón la noche del 12 al 13 de abril de 1944. Tripulado por el jefe del escuadrón, Wg. Cdr. J. M. Birkin DSO, DFC, AFC y por el Flt. Lt. Saunders, fue enviado a bombardear Osnabruck con una sola bomba "Cookie" de 1800 Kg. Con el 571° Sqn., el ML942 participó en 91 operaciones abortando la misión en dos ocasiones. Sin embargo, no consiguió regresar tras la incursión sobre Berlín de la noche del 5 al 6 de enero de 1945. Tripulado en aquella ocasión por los Flg. Offs. F. Henry y "Blue" Stinson, el "D-Dog" fue alcanzado por los disparos de la artillería antiaérea en el ala y el motor derecho cuando efectuaba la pasada de bombardeo. Henry consiguió llegar con él hasta la frontera franco-belga, pero el avión entró en barrena y ambos tripulantes se vieron obligados a saltar en paracaídas.



9
B Mk XXV KB462/CR-B del 162°Sqn. Bourn, diciembre de 1944.

Entregado inicialmente al 142° Sqn. en Gransden Lodge el 14 de noviembre de 1944, este avión fue transferido al 162° Sqn, con base en Bourn, el 17 de diciembre. Volvió a ser traspasado a su unidad de origen el 30 de abril de 1945, para ser después asignado al 627° Sqn en la base de Woodhall Span el 14 de agosto de 1945, donde permaneció hasta la disolución de la unidad el 1 de octubre de 1945 (la unidad cambió su número por el de 109° Sqn ese mismo día). El KB462 terminó su carrera en esta unidad, siendo puesto fuera de servicio el 22 de octubre de 1947.



10

B Mk XVI MM138/P3-A Moncton Express III DEL 692º Sqn, del 8º Grupo (Señaladores-Guías), tripulado por el Flt. Lt. Andy Lockhart DFC, de la RCAF, y el Flt. Lt. Ralph Wood DFC, de la RCAF. Graveley, octubre de 1944.

El MM138, tercer y último aparato que llevó el nombre de Moncton Express, fue predominantemente la montura de los Flt. Lts. Andy Lockhart DFC, de la RCAF y Ralph Wood, DFC, también de la RCAF, en las 50 operaciones en que participaron durante el período entre el 6 de julio y la noche del 3 al 4 de noviembre de 1944. El primer Moncton Express (P3-J), al que su tripulación puso este nombre tras su decimotercer viaje a Hannover el 13 de agosto, sufrió daños muy graves producidos por disparos antiaéreos a finales de aquel mes siendo pilotado por otra tripulación. Lockhart y Wood utilizaron por primera vez el Moncton Express II (P3-A) el 8 de septiembre, para realizar una misión contra Nüremberg volando a 29.000 pies cargando una bomba "Cookie". Este aparato fue derribado mientras su tripulación habitual estaba de permiso, y el Moncton Express III tuvo su bautismo de fuego en la noche del 29 al 30 de septiembre siendo enviado contra Karlsruhe. También fue la montura en la que esta tripulación realizó su última salida, en la que visitaron Berlín por decimoséptima vez.



11

B Mk IV Serie II señalador Oboe DK333/HS-F Grim Reaper, del 109º Sqn, 8º Grupo (Fuerza de Señaladores-Guías).

El 27 de enero de 1943 el DK333 fue uno de los tres Mosquitos que lanzaron en acción los primeros indicadores de objetivos terrestres (bombas iluminantes de señalamiento de 113 Kg). En 1944, el DK333 fue tripulado por los Flg. Offs. Harry B. Stephens y Frank Ruskell DFC durante su período de servicio; el segundo de estos oficiales abandonó el 109º Sqn. en abril de 1944 mientras que el primero de ellos resultó muerto en acción posteriormente. El DK333 prestó servicio en los escuadrones 105º, 139º y 192º, antes de quedar fuera de servicio el 30 de mayo de 1945.



12

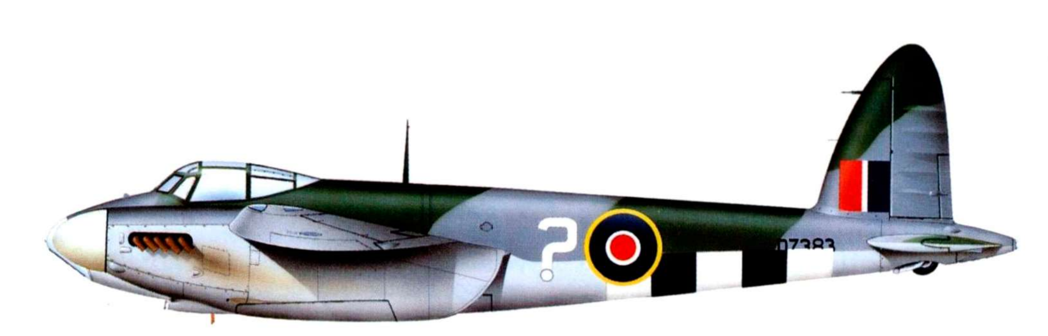
B Mk IV Serie II DZ650/P3-L del 692º Sqn., 8º Grupo (Fuerza de Señaladores-Guías). Graveley, mayo de 1944.

El B Mk IV Serie II DZ650, cuya bodega de bombas había sido reforzada y sus compuertas de bombas modificadas para poder llevar una bomba de 1.800 Kg, fue entregado al 692º Sqn. (la primera unidad de Mosquitos en lanzar sobre Alemania una bomba de 1.800 Kg) en su base de Bourn el 15 de mayo de 1944. El P3-L realizó su primera operación la noche del 28 al 29 de mayo de 1944, y el 27 de julio de 1944 fue transferido al 627º Sqn en Woodhall Spa, donde se le asignó el código AZ-Q. El 29 de diciembre de 1944 el DZ650 fue uno de los ocho Mosquitos designados para llevar a cabo operaciones de "Jardinería" (dispersión de minas) en el Elba, pero sufrió daños imposibles de reparar al estrellarse durante el despegue al inicio de esta misión.



13
B Mk XVI ML963/8K-K, del 692° Sqn. tripulado por el Flg. Off R. Oliver y el Flt. Sgt. M. Young. Abril de 1945.

Este avión, que inicialmente había sido asignado al 109° Sqn el 9 de marzo de 1944, fue transferido posteriormente al 692° Sqn. el 24 de marzo, antes de quedar encuadrado finalmente en el 571° Sqn. el 12 de abril. El "K-King" realizó la primera salida de esta unidad la noche del 12 al 13 de abril de 1944. Entre el 20 y el 24 de marzo de 1945, el ML963 (ahora con el código "F-Freddie") participó en seis operaciones consecutivas contra Berlín. Finalmente se perdió la noche del 10 al 11 de abril durante otra misión contra Berlín (era la 87ª misión del ML963) al incendiarse uno de sus motores. Tras deshacerse de la bomba de 1.800 Kg que transportaban, el Flg. Off. Richard Oliver y el Flt. Sgt. Max Young consiguieron lanzarse en paracaídas cerca del Elba.



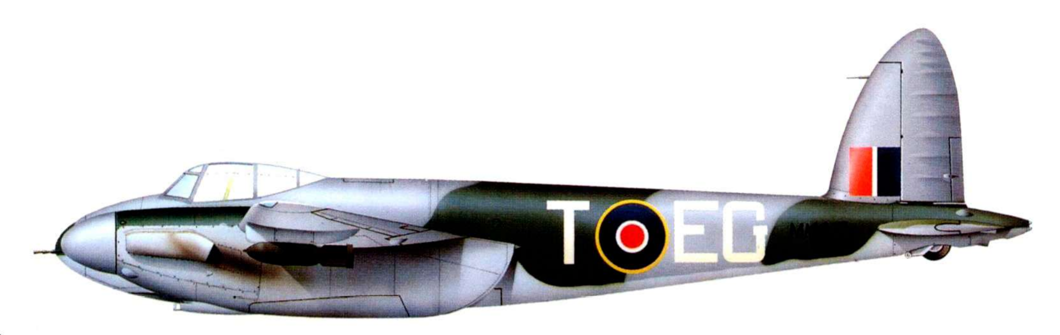
14
B Mk IV DZ383/? Del Ala 138 de la 2ª Fuerza Aérea Táctica. Lasham, septiembre de 1944.

Este aparato era conocido como "el interrogante" porque no pertenecía a ninguna unidad de los tres escuadrones que componían el Ala 138 de la 2ª Fuerza Aérea Táctica con base en Lasham, Hampshire, en 1943-1944. El primer intento de un soldado polaco de pintar un signo de interrogación en el fuselaje del DZ383 salió mal ¡ya que lo dibujó al revés en uno de los lados! El 17 de septiembre de 1944, el DZ383, pilotado por el Flt. Lt. Vic A. Hester, del 613° Sqn., con el operador de cámara, Flg. Off. Ted Moore, filmaron primero el ataque contra un acuartelamiento de Arnhem inmediatamente antes de la Operación Market Garden, y después el desembarco paracaidista. El 21 de marzo de 1945, durante la incursión contra Shellhaus, el DZ383 estaba tripulado por el Flg. Off. R. E. "Bob" Kirkpatrick, un piloto norteamericano perteneciente al 21° Sqn, acompañado por el operador de cámara Sgt. R. Hearne de la 4ª Unidad Fotográfica y de Filmación. Aunque el Mosquito fue dañado por el fuego antiaéreo al volar sobre Copenhague, Kirkpatrick consiguió llevar al "interrogante" de vuelta a Norfolk, donde efectuó un aterrizaje forzoso en la base de los B-24 de la USAAF en Rackheath, cerca de Norwich.



15
FB VI MM404/SB-T del 464° Sqn. de la RAAF, Ala 140 de la 2ª Fuerza Aérea Táctica, tripulado por el Sqn. Ldr. Ian McRitchie, de la RAAF, y el Flt. Lt. R. W. "Sammy" Sampson. 18 de febrero de 1944.

Durante el ataque contra la prisión de Amiens del 18 de febrero de 1944, el MM404 fue alcanzado por disparos antiaéreos, a causa de lo cual, McRitchie, gravemente herido, tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso a más de 320 Km/h en las cercanías de Poix. Él fue hecho prisionero, pero su navegante, "Sammy" Sampson, murió en el choque.



16
FB VI MM417/EG-T del 487° Sqn. de la RNZAF, Ala 140 del 2° Grupo de la 2ª Fuerza Aérea Táctica. Finales de febrero de 1944.

Este aparato sufrió daños al ser alcanzado por los disparos de la defensa antiaérea durante el ataque contra un emplazamiento Noball en Le Haye, al oeste de Carentan, en Francia, el 26 de marzo de 1944. Tras realizar un aterrizaje forzoso en su base de Hunsdon quedó fuera de servicio.



17
FB VI MM403/SB-V del 464° Sqn. de la RAAF, Ala 140 del 2° Grupo de la 2ª Fuerza Aérea Táctica. 18 de febrero de 1944.

Este FB VI participó también en la incursión de Amiens tripulado por los Flt. Lts. Tom McPhee y Geoffrey W. Atkins. Fue uno de los dos aparatos de la unidad (junto con el FB VI del Grp. Capt. Percy Pickard) que, entre ambos, abrieron las brechas en los muros del edificio principal y destruyeron los alojamientos de los guardianes situados en los extremos este y oeste de la prisión. El MM403 fue derribado en acción cerca de Merville el 18 de enero de 1945.



18
FB VI HX917/EG-E del 487º Sqn. de la RNZAF. Hunsdon, julio de 1943.

El 487º Sqn formaba parte de la célebre Ala 140 que llevó a cabo numerosos ataques de precisión contra objetivos alemanes de alta seguridad durante 1944-1945. El HX917 fue derribado durante una misión nocturna el 5 de julio de 1944.



19
FB VI LR366/SY-L del 613º Sqn. del Ala 138 de la 2ª Fuerza Aérea Táctica. Lasham, enero de 1944.

El LR366 fue asignado a esta unidad el 10 de enero de 1944 y resultó dañado el 5 de febrero durante un ataque contra un emplazamiento Noball situado en Motteville. Asignado al 107º Sqn el 27 de julio de 1944 como OM-L, el LR366 fue derribado el 17 de septiembre de 1944 cuando 32 FB VI de los escuadrones 107º y 613º atacaron los acuartelamientos de la guarnición alemana de Arnhem precediendo a la invasión aerotransportada de la Operación Market Garden.



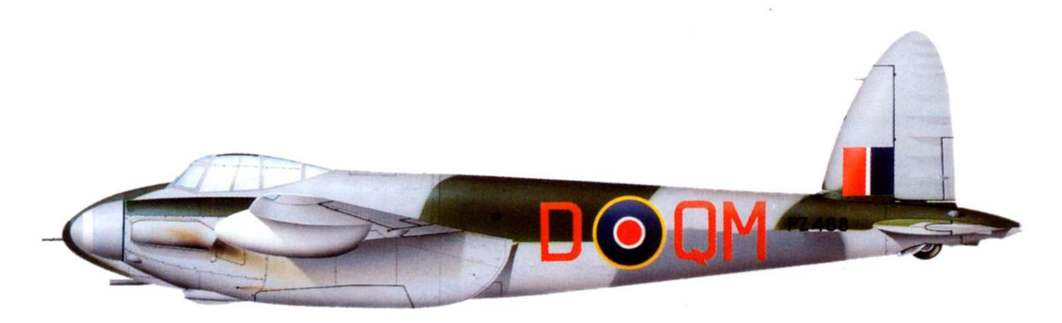
20
FB VI HR405/NE-A del 143° Sqn. del Ala de Ataque de Banff tripulado por los Flg. Offs. A. V. Randell y R. R. Rawlins.

Poco se sabe del historial de servicio en combate de este aparato que formaba parte de un encargo de 500 FB VI construidos por Standard Motors Ltd. de Coventry entre junio de 1943 y diciembre de 1944.



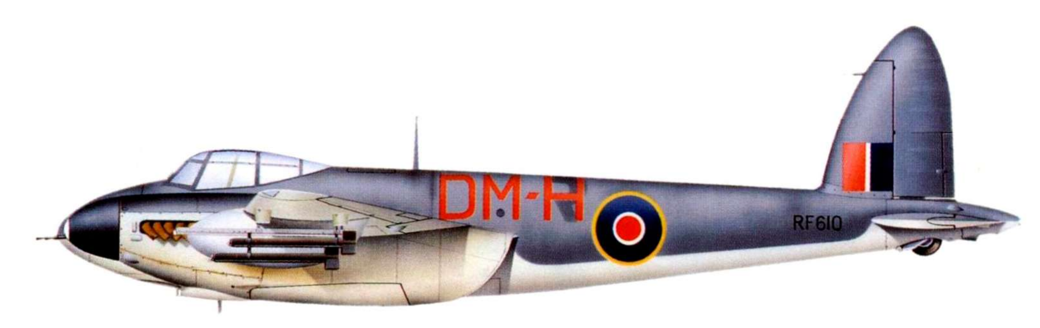
21
FB VI LR347/T del 248° Sqn. del Ala de Ataque de Banff, tripulado por el Flt. Lt. Stanley G. Nunn y el Flg. Off. J. M. Carlin, 10 de junio de 1944.

Este aparato fue el tripulado por Nunn y Carlin para atacar el submarino alemán U-821 tipo VIIC, cuyo comandante era el Oberleutant Ulrich Knacfuss, a la altura de Ushant el 10 de junio de 1944; el submarino acabó siendo hundido por el Liberator EV943/K perteneciente al 206° Sqn. En julio de 1944, el "T-Tommy"efectuó un aterrizaje forzoso sobre su panza en Portreath tras haber sido alcanzado por disparos antiaéreos en el motor de la izquierda. El aparato fue reparado y posteriormente prestó servicio en la Unidad de Adiestramiento Operativo, hasta ser puesto fuera de servicio en agosto de 1946.



22
FB XVIII PZ468/QM-D del 248° Sqn. North Coates, abril de 1945.

Este aparato fue uno de los cinco "Tse-tse" destacados el 12 de abril de 1945 al 254° Sqn., con base en North Coates, equipado con Beaufighters . Allí fue empleado principalmente en operaciones en la zona de las costas de Holanda contra submarinos de bolsillo y U-boot, protegido por una escolta de cazas Spitfire Mk XIV. El 18 de abril de 1945, dos "Tse-tse" descubrieron a cinco U-boot navegando en superficie, pudiendo hacer un disparo contra cada uno de ellos antes de que los submarinos efectuasen una inmersión de emergencia. El PZ468 fue puesto fuera de servicio el 25 de noviembre de 1946 y despiezado para utilizar sus piezas como repuestos.



23
FB VI RF610/DM-H, del 248° Sqn. Banff, abril de 1945.

Este aparato, construido por la Standard Motors Ltd de Coventry, fue entregado al 248° Sqn en la base de Banff en abril de 1945. Tras ser almacenado después de la disolución de la unidad en octubre de 1946, el RF610 fue cedido al Gobierno francés en abril de 1948, pero la cesión fue rescindida y en el mes de julio fue destinado al Polígono de Pruebas de Armamento de Acklington. En octubre de 1949, tras otra temporada en almacenamiento en la 22ª Unidad de Mantenimiento, fue trasladado a la 10ª Unidad de Transporte en Abingdon para ser entregado (como "8114") a la Fuerza Aérea Yugoslava el 10 de septiembre de 1952.



24
FB VI A52-504 (anteriormente HR335)/NA-P del 1° Sqn de la RAAF, Isla de Labuan, julio de 1945.

Construido por Standard Motors Ltd., este aparato formó parte del primer lote de diez FB VI construidos en Gran Bretaña que llegó a Australia en noviembre de 1944. Un total de 38 aparatos fueron enviados para compensar los retrasos producidos por problemas surgidos en la cadena de montaje local. El último de estos aparatos llegó en abril de 1945. El A52-504 tuvo sólo una brevísima experiencia de combate contra los japoneses durante los ocho días que estuvo en acción el 1° Sqn. Fue dado de baja en julio de 1949.



1
El Wg. Cdr. Hughie Edwards VC, DSO, DFC, jefe del 105° Sqn en la base de Marham en diciembre de 1942. Viste el uniforme de vuelo reglamentario de oficial de la RAF sobre un jersey blanco de cuello alto. Lleva puesto un casco de vuelo de tipo C, una mascarilla de oxígeno tipo G, gafas de vuelo norteamericanas B-7 y chaleco salvavidas Mark I. Edwards lleva en la mano unos guantes ligeros y calza unas botas reglamentarias del modelo 1939.

2
El Grp. Capt. Max Aitken DSO, DFC, jefe del Ala de Ataque de Banff, en la base de Banff en octubre de 1944. Aitken, que viste un uniforme de vuelo de material superfino hecho a medida, ha cambiado su casco tipo C por una gorra de plato. El resto de su equipo es de tipo similar al de Edwards, excepto por las gafas de vuelo de forma ovalada y los zapatos con punteras de acero.

3
Wg. Cdr. John de Lacy Wooldridge DSO, DFC, DFM, jefe del 105° Sqn. en Marham en junio de 1943. Ataviado también con el uniforme de vuelo reglamentario, Wooldridge lleva puesta una gorra de plato muy desgastada que, obviamente, era una de sus favoritas procedente de sus anteriores periodos de servicio en el Mando de Bombarderos.



4
El Flt. Lt. R. W. "Sammy" Sampson, de la RAAF, perteneciente al 464° Sqn. de la RAAF en Hunsdon en febrero de 1944. Sampson, que aparece aquí con la gorra de plato y el uniforme de vuelo de la RAAF, al que se ha hecho coser en el hombro izquierdo un parche en el que se lee "Australia", todo en color azul oscuro, lleva bajo el brazo su paracaídas "pectoral" cuyo arnés está colocado sobre su chaleco salvavidas. Sus gafas de vuelo, casco, mascarilla de oxígeno y guantes son del modelo reglamentario en 1943, al igual que sus botas.



5
El Grp. Capt. Percy C. Pickard DSO, DFC, agregado al 487° Sqn de la RNZAF en Hunsdon en febrero de 1944. Aquí le vemos momentos antes de subir a bordo del HX992 para participar en la incursión de Amiens, misión de la que nunca regresó. Pickard viste una chaqueta de cuero de las Fuerzas Paracaidistas sobre su uniforme de vuelo. Su uniforme es completado por un pañuelo de cuello, el chaleco salvavidas, botas del modelo 1938 y su pipa.

LOS SEÑALADORES GUÍAS

Dentro del 8º Grupo (Fuerza de Señaladores-Guías), el 105º Sqn. actuaría junto con el 109º Sqn. como segunda unidad de señaladores Oboe (un sistema de ayuda radar para bombardeo a gran altura a ciegas), mientras que el 139º Sqn pasó a ser el "escuadrón de apoyo", encargado de proteger a los señaladores propiamente dichos. Estas tres unidades componían el núcleo fundamental de la Fuerza especializada de Señaladores-Guías al mando del Air Commodore (que después sería AVM) Donald C. T. Bennett, que se había creado en agosto de 1942, y había ido creciendo hasta alcanzar la entidad de grupo el 13 de enero de 1943. La misión de los señaladores de la Fuerza de Señaladores-Guías (PFF) era "iluminar" y "señalar" los objetivos con indicadores de objetivo (TI, Target Indicators) de colores, tanto para la Fuerza Principal de "pesados" como para los demás Mosquitos del 8º Grupo. El 109º Sqn se había integrado en el 8º Grupo en Wyton el 1 de junio de 1942, y había utilizado el sistema Oboe por primera vez la noche del 20 al 21 de diciembre de 1942 cuando su entonces Oficial Jefe, Sqn. Ldr. H. E. "Hal" Bufton, y su navegante, Flt. Lt. E. L. Ifould (junto con otras dos tripulaciones), bombardearon una estación eléctrica en Holanda.

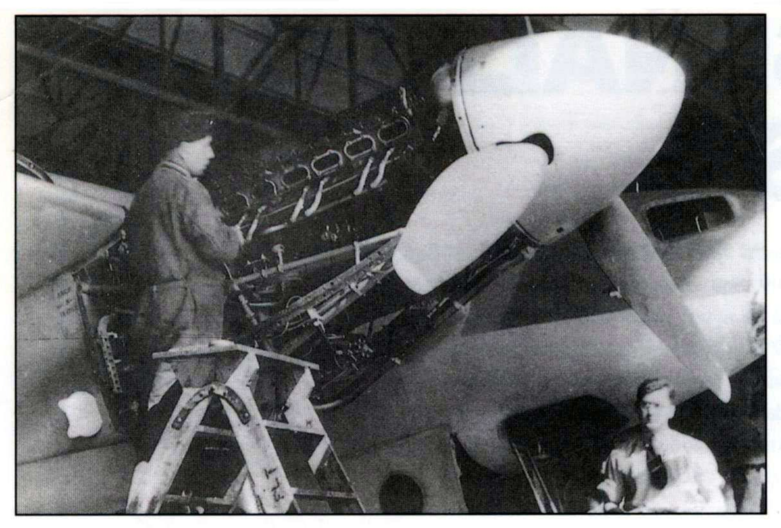
La noche del 31 de diciembre de 1942 al 1 de enero de 1943, se intentó por primera vez el señalamiento en el aire con ayuda del sistema Oboe, cuando dos Mosquitos del 109 Sqn. fueron los encargados de lanzar los Indicadores de Objetivo para ocho Lancasters de la Fuerza de Señaladores-Guías que debían bombardear Düsseldorf. Los señaladores aéreos consistían en unas bengalas con paracaídas que se lanzaban para señalar un punto en el cielo en el caso de que la zona de objetivo estuviese cubierta por las nubes. Aquella misma noche, utilizando el sistema Oboe, dos Mosquitos lanzaron bombas de alto explosivo a través de las nubes desde una altura de 28.000 pies sobre el centro de control de cazas nocturnos del aeródromo de Florennes, en Bélgica.

El Vicemariscal del Aire Australiano Donald C. T. Bennett (en el centro), que había sido piloto comercial de Imperial Airways y piloto de transporte a través del Atlántico, Comandante en Jefe del 8º Grupo (Fuerza de Señaladores-Guías), aparece en la foto junto a los oficiales de su Estado Mayor durante una conferencia de planeamiento. El 8º Grupo, formado inicialmente con tripulaciones voluntarias del 3er Grupo, inició su andadura como fuerza especializada de Señaladores-Guías el 15 de agosto de 1942, adquiriendo categoría de Grupo el 13 de enero de 1943. En marzo de 1945, el 8º Grupo controlaba unos 19 escuadrones, 10 de los cuales estaban equipados con Mosquitos. ***(foto Tom Cushing)***



Oboe era el sistema de aviónica para bombardeo a ciegas más preciso de los utilizados durante la II Guerra Mundial, y había tomado su nombre por el sonido, similar al de ese instrumento musical, que producían los pulsos de radar. John C. Sampson, que fue navegante en el 105º Sqn. desde el verano de 1944 hasta el final de la guerra, hace una descripción de este sistema:

"Los impulsos de la señal de radar se transmitían desde dos estaciones en tierra (denominadas "Gato" y "Ratón") situadas en Inglaterra hasta el objetivo (tras la invasión de Normandía, esas estaciones se trasladaron al continente, aumentando así el alcance eficaz del sistema). Las



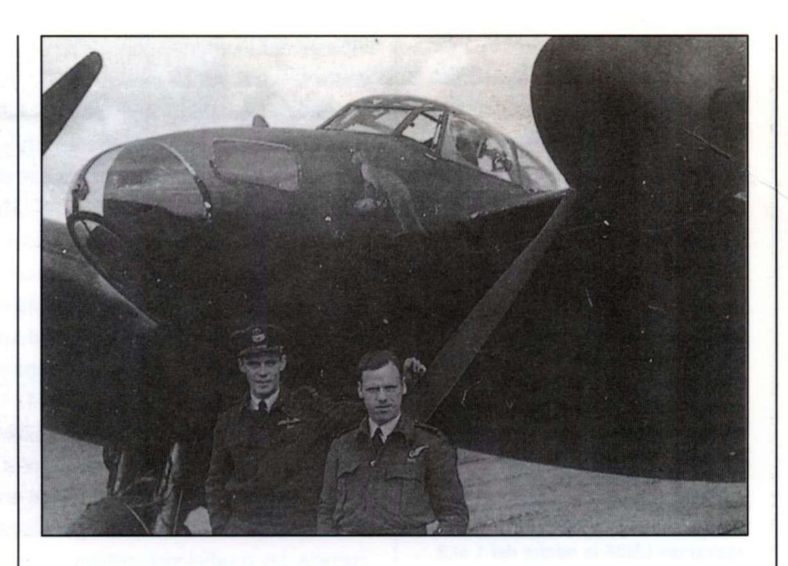
Un mecánico trabajando en el motor derecho del DK300, un Mosquito B Mk IV Serie II que había sido entregado al 109° Sqn, con base en Stradishall, en Suffolk, el 21 de julio de 1942 para instalarle el equipo de radar *Oboe*. El mes siguiente, el 109° Sqn. fue trasladado a Wyton, donde el DK300 (junto con otros ocho B Mk IV) fueron empleados para efectuar pruebas del sistema *Oboe*. Aunque este aparato sobrevivió a un largo período de servicio en combate, se averió en vuelo sobre Pidley, en lo que entonces era Huntingdonshire (actualmente Cambridgeshire), el 22 de julio de 1944 mientras prestaba servicio en la 1655 Unidad de Adiestramiento. *(foto GMS)*

señales se propagaban en "línea de visión", y no seguían la curvatura de la superficie terrestre, de modo que cuanto más alejado estaba el objetivo, mayor era la altura a la que había que volar. La duración de la pasada de bombardeo era de diez minutos siguiendo una trayectoria ligeramente curvada, ya que el sistema se basaba en la determinación de la distancia. La trayectoria al objetivo se extendió hacia atrás cinco minutos más. El punto determinado por esos cinco minutos adicionales se denominaba "punto de espera", aunque en realidad no significaba que hubiese que esperar en él; significaba que a partir de allí había que esperar la señal de activación. Así que, a la hora cero menos 15 minutos, se entraba en la trayectoria al objetivo, se activaba el receptor Oboe y nos manteníamos a la escucha. Cuando oíamos la señal de activación, activábamos el transmisor Oboe y empezábamos a recibir señales desde la estación de tierra".

"Las señales eran escuchadas tanto por el piloto como por el navegante, y servían para mantener al avión en la trayectoria correcta hacia el objetivo; si estabamos dentro de la línea correcta, lo que oíamos eran puntos, y si estábamos fuera de la línea se recibían rayas, mientras un tono continuo indicaba que se estaba dentro de la trayectoria marcada por las estaciones. Esta señal era escuchada sólo por el navegante. Cuando recibíamos la señal de lanzamiento, que consistía en cinco puntos y una raya de dos segundos de duración, el navegante soltaba las bombas o los señaladores".

El 105° Sqn. realizó su primera operación con el sistema Oboe el 13 de julio de 1943, cuando dos B Mk IV intentaron señalar Colonia como objetivo. En septiembre este escuadrón empezó a efectuar bombardeos de precisión contra objetivos puntuales situados en la zona oeste de Alemania. Los señaladores con el sistema Oboe alcanzaron un grado de habilidad tal que Bennett consiguió aumentar su Fuerza de Mosquitos que, a principios de 1943, comenzó a realizar incursiones de hostigamiento. Cuando llegó el verano, estas incursiones habían resultado tan eficaces que los Mosquitos eran ahora conocidos como la Fuerza Ligera de Ataque Nocturno (LNSF; Light Night Striking Force; o como Bennett insistía en llamarla, Fuerza Rápida de Ataque Nocturno, Fast Night Striking Force). Uno de sus mayores logros tuvo lugar durante los nueve días que duró la Operación Gomorrah (la 'Batalla de Hamburgo') los Mosquitos de la Fuerza de Señaladores-Guías (PFF) y de la LNSF efectuaron 472 salidas perdiendo solamente 13 aparatos. En la primera incursión, que estuvo precedida por una oleada compuesta por aparatos equipados con el sistema de aviónica H2S pertenecientes a la Fuerza de Señaladores-Guías y por Mosquitos estándar, los indicadores de objetivo (TI) fueron empleados para señalar los objetivos a 728 bombarderos, que lanzaron sobre Hamburgo 2.284 toneladas de bombas incendiarias y de alto explosivo en sólo 50 minutos, provocando una tormenta de fuego que alcanzó una altura de más de 3 kilómetros.

Las pérdidas sufridas por la RAF fueron pocas, principalmente gracias al



El Flt. Lt. Frank Griggs DFC, de la RAAF, y el Flt. Lt. A. P. "Pat" O'Hara DFC, DFM , pertenecientes ambos al 109° Sqn., posan para la cámara frente a su originalmente decorado Mosquito B Mk IV en la base de la RAF en Marham, en 1943. Esta tripulación realizó operaciones *Oboe* hasta que Griggs fue repatriado a Australia en 1944, terminando O'Hara su segundo período de servicio (anteriormente, él y Griggs habían tripulado juntos los Stirlings) formando equipo con varios pilotos, entre los cuales estuvo el Wg. Cdr. Peter Kleboe, oficial jefe de la escuadrilla A.

procedimiento conocido como Window (ventana), que se empleaba en aquella ocasión por primera vez. Window era el nombre en clave que hacía referencia a unas tiras de papel negro que llevaban pegada a una de sus caras una tira de hoja de aluminio y que tenían una longitud (30 cm de largo por 1,5 cm de ancho) equivalente a media longitud de onda de los radares terrestres alemanes de interceptación aérea Wüzburg y Liechtenstein. Al ser lanzadas por un avión, en paquetes de 1.000 unidades cada vez, a intervalos de un minuto, reflejaban las ondas de radar y llenaban de "nieve" las pantallas de las estaciones de radar.

Entre el 18 y el 19 de noviembre de 1943, el 139° Sqn. intentó por primera vez realizar una incursión de "decepción", empleando el procedimiento Window para dar la impresión de que se trataba de una fuerza de bombarderos de gran entidad, cuando en realidad era sólo un escuadrón el que atacaba. Mientras tanto, los "pesados" estaban en ruta hacia el verdadero objetivo. El 26 de noviembre tres Mosquitos de esta unidad precedieron a la fuerza principal esparciendo paquetes Window a lo largo de las rutas de aproximación a Berlín, para después regresar y bombardear a su vez la ciudad. También llevaron a cabo amagos de ataque contra otros objetivos a distancias de hasta 80 kilómetros de la ruta de la oleada principal con el fin de atraer a los cazas nocturnos lejos de los "pesados".

El DK333, otro de los B Mk IV Serie II del 109° Sqn. con un dibujo decorando su morro, fue uno de los primeros Mosquitos que lanzaron indicadores de objetivos terrestres (bombas señaladoras de 113 kilos) cuando participó en una incursión el 27 de enero de 1943. Este aparato prestó también servicio en el 192° Sqn. hasta que fue retirado del servicio el 30 mayo de 1945. *(foto Phil Jarrett)*

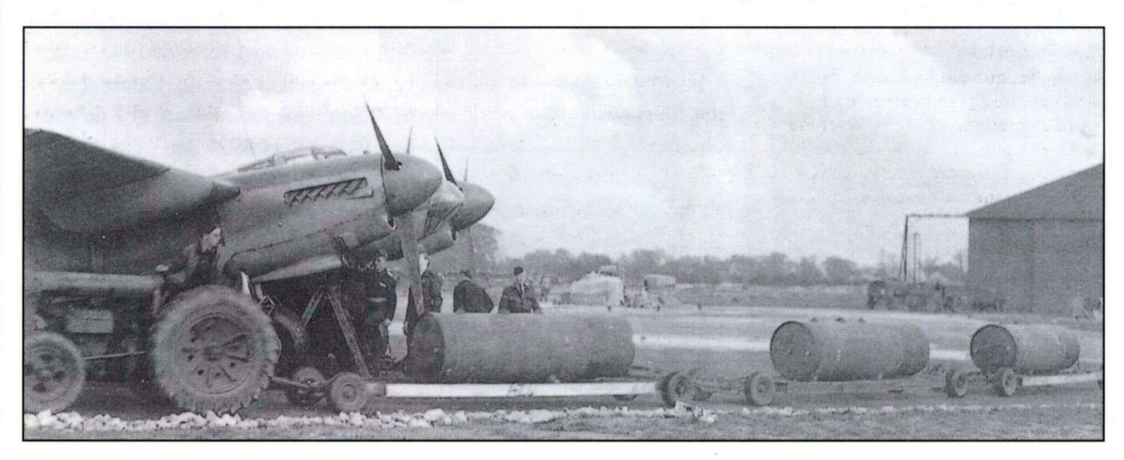


A finales de noviembre de 1943, se creó en Oakington, cerca de Cambridge, el 627° Sqn., que fue seguido, el 1 de enero de 1944, por el 692° Sqn., con base en Gravely, que se convertía así en la quinta unidad de Mosquitos del 8° Grupo. Esta última unidad tuvo el dudoso honor de ser la primera unidad de Mosquitos en lanzar sobre un objetivo alemán una bomba de 1.800 kg (conocida, a causa de su peculiar forma, por diversos apelativos, entre los que estaban "Blockbuster" o bomba de demolición, "Cookie" o galletita, y

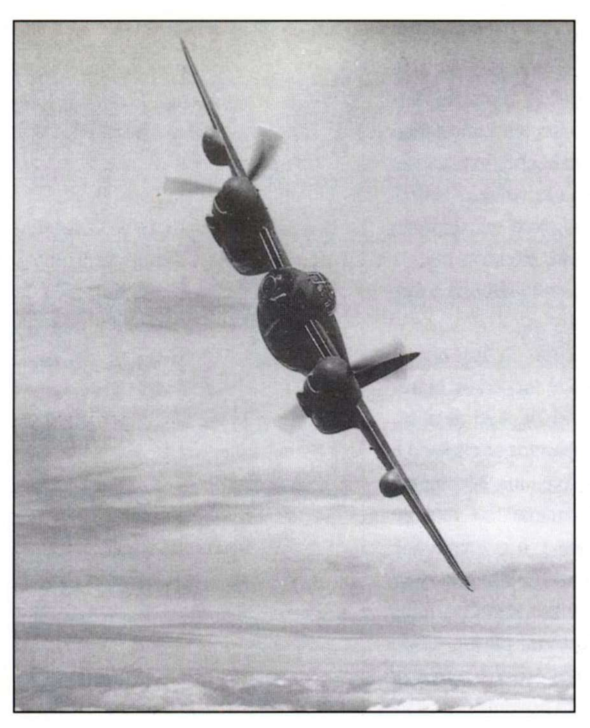
"Dangerous Dustbin" o cubo de la basura peligroso), al lanzar el DZ647 – uno de los pocos B Mk IV modificados – una de estas bombas durante una incursión sobre Düsseldorf la noche del 23 al 24 de febrero. Aunque el B Mk IV tenía una bodega de bombas reforzada y con compuertas modificadas, no era totalmente adecuado para transportar una bomba de 1.800 Kg. A pesar de ello, siguieron utilizándose los B Mk IV modificados para llevar las "Cookies" hasta que entró en servicio la versión de bombardero de gran altura del Mosquito, el B Mk XVI (con su bodega de bombas abombada y motores Merlin 72/76 de 1680 HP más potentes o con dos motores 73/77 de 1710 HP, lo cual le permitía una velocidad máxima de 674 Km/h a una altitud de 28.500 pies). El 692 utilizó por primera vez el B Mk XVI sobre Duisburg la noche del 5 al 6 de marzo de 1944.

Durante el invierno de 1943-1944 dio comienzo la ofensiva del Mando de Bombardeo contra Berlín, dirigida por su Comandante en Jefe, el Mariscal de Aire Harris. Se efectuaron, en rápida sucesión, dieciséis incursiones importantes contra "la Gran Ciudad", pero la capital era demasiado grande y, con frecuencia, las condiciones meteorológicas eran demasiado malas para permitir que se consiguiesen resultados eficaces. La noche del 1 al 2 de febrero de 1944, el 139° Sqn, que había sido el primero en utilizar los Mosquitos de construcción canadiense, y que en esta ocasión volaba con una combinación de B Mk IV, IX, XVI y XX, empleó por primera vez el sistema H2S para señalar el objetivo durante una incursión sobre Berlín. El H2S dibujaba una imagen similar a la de un mapa sobre una pantalla de radar de tubo de rayos catódicos, que en el Mosquito estaba conectada a una antena de exploración giratoria alojada en un radomo con forma de bulbo situado en el morro del avión. Con el sistema H2S los objetivos tenían que ser seleccionados cuidadosamente, siendo las zonas urbanas situadas cerca de las líneas costeras o estuarios más fáciles de distinguir que los objetivos situados tierra adentro a causa de la diferencia que presentaban en las pantallas de radar las zonas de agua y de tierra.

A partir de 1944, los B Mk IX equipados con el sistema H2S del 139° Sqn. precedieron con frecuencia muchas operaciones o señalaron los objetivos para otros Mosquitos, mientras los B Mk IX equipados con el sistema Oboe Mk II de los escuadrones 109° y 105° estuvieron en punta de lanza de las incursiones de bombardeo de la fuerza principal de bombarderos. A lo largo de los 12 meses que fueron de enero a diciembre de 1944, además del 692° Sqn, ya mencionado antes en este mismo capítulo, cinco unidades de Mosquitos más se unieron al 8° Grupo. La primera de esas unidades fue el



Un convoy de vagonetas transportando bombas "Cookie" de 1.800 kilos llega a la zona de dispersión de la base de Graveley para ser cargadas a bordo de los B Mk XVI del 692° Sqn. Esta unidad se formó con B Mk IV en la base de Cambridgeshire el 1 de enero de 1944, y realizó su primera operación LNSF la noche del 1 al 2 de febrero, en que tres Mosquitos de esta unidad fueron enviados a bombardear Berlín. A principios de 1944, los B Mk IV, convenientemente modificados, eran capaces –a duras penas– de alojar una bomba "Blockbuster" de 1.800 kilos, aunque esta arma desmesurada debía ser cuidadosamente "empotrada" en su bodega de bombas reforzada, la cual, además, estaba equipada con unas compuertas de nuevo diseño. El 692° Sqn. tuvo la distinción de ser la primera unidad de Mosquitos que lanzó una bomba de estas características sobre Alemania, cuando el DZ647 (un B Mk IV modificado) tomó parte en la incursión contra Düsseldorf la noche del 23 al 24 de febrero de 1944. Posteriormente, a partir de junio de 1944, los B MK IV modificados serían sustituidos por los B Mk XVI, permaneciendo los primeros en servicio hasta octubre de 1945. *(foto Tom Cushing)*



Al igual que con el B Mk IV modificado, el 692° Sqn. también fue el primero en utilizar en combate los primeros B Mk XVI capaces de transportar una bomba de 1.800 kilos cuando un pequeño número de ellos participó en una incursión sobre Duisborg la noche del 5 al 6 de marzo de 1944. Las "Cookies" fueron lanzadas por primera vez sobre Berlín la noche del 13 al 14 de abril, también por el 692° Sqn. El B Mk XVI, con su abultada bodega de bombas y con motores Merlin más potentes, era un "transporte de Cookies" más aceptable que el "provisional" B Mk IV. Esta evocadora fotografía muestra al B Mk XVI MM230 acercándose a gran altura al avión donde va instalada la cámara. Este Mosquito, que originalmente había sido construido en la versión PR IX en noviembre de 1943, fue retenido por De Havilland para realizar en él trabajos de desarrollo hasta que fue puesto fuera de servicio el 22 de octubre de 1946. ***(BAe por cortesía de GMS)***

571° Sqn, que se creó en Downham Market el 7 de abril. Inicialmente, debido a la escasez de Mosquitos, la unidad tuvo que operar durante una temporada con la mitad de su plantilla. Aunque estaba falta de aparatos, llevó a cabo, sin embargo, su primera misión durante la noche del 13 al 14 de abril, al unir sus fuerzas dos tripulaciones del 571° Sqn con seis procedentes de 692° Sqn en un ataque contra Berlín –cada aparato llevaba dos depósitos suplementarios de combustible de 227 litros cada uno y una bomba de 1.800 Kg.

El 1 de agosto se formó en Downham Market el 608° Sqn. y, el 15 de septiembre, se constituyó en Wyton el 128° Sqn. que pasó inmediatamente a formar parte de la LNSF. El 25 de octubre se constituyó de nuevo el 142° Sqn. en Gransden Lodge, que aquella misma noche partió a su primera operación al ser enviados sus dos únicos B Mk XXV en misión contra Colonia. El 18 de diciembre el 162° Sqn. fue reconstituido en Bourn con aparatos B Mk XXV, y pronto acompañaría al veterano 139° Sqn. en las tareas de señalamiento de objetivos. El 163° Sqn., la undécima y última unidad de Mosquitos asignada al 8° Grupo fue reconstituida en la base de Wyton el 25 de enero de 1945 con aparatos B Mk XXV. Este escuadrón, al mando del Wg. Cdr. (más adelante Mariscal del Aire) Ivor Broom DF, realizó su primera operación dentro de la LNSF sólo unos pocos días más tarde cuando cuatro Mosquitos efectuaron lanzamientos de paquetes Window sobre Mainz precediendo a los aparatos de la Fuerza de Señaladores-Guías.

Desde el principio de 1944, el 617° Sqn., con fama de "Reventadores de presas" (al mando del Wg. Cdr. Leonard Cheshire VC, DSO, DFC) había venido empleando la táctica de señalar y destruir pequeños objetivos industriales en operaciones nocturnas, empleando para ello las bengalas lanzadas por un Lancaster efectuando un picado corto a baja altura. Evidentemente el bombardero "pesado" de Avro tenía limitaciones para este cometido, de modo que el Mariscal del Aire, Honorable Ralph Cochrane, apremiado por Cheshire, asignó un Mosquito a la unidad. La primera salida del 617° Sqn. con ese aparato tuvo lugar la noche del 5 al 6 de abril de 1944 en que el Wg. Cdr. Cheshire (junto con su navegante, el Flg. Off. Pat Kelly) realizaron el señalamiento de una fábrica de aviones en Toulouse, en su tercera pasada, con dos candelas rojas desde una altura de 800 a 1.000 pies. Posteriormente, Cheshire utilizó este avión (ML976/N) durante la noche del 10 al 11 de abril para el señalamiento de un parque de material de transmisiones en St. Cyr durante un picado de 5.000 a 1.000 pies.

Estos éxitos dieron como resultado que el 617 Sqn. recibiese cuatro FB Mk VI/XVI, que fueron utilizados en primer lugar para el señalamiento de la estación de clasificación ferroviaria de París-Juvisy la noche del 18 al 19 de abril, junto con tres Mosquitos del 8° Grupo equipados con el sistema Oboe.

Una formación compuesta por 202 Lancasters del 5° Grupo (a cuyo frente estaba Cheshire en persona) y un puñado de Mosquitos llevó a cabo un ataque en masa sobre la estación de clasificación. Ambos extremos de la

zona del objetivo habían sido señalados con bengalas rojas y los Lancaster lanzaron sus bombas entre los Indicadores de objetivo. Como resultado de lo concentrado que fue aquel bombardeo, la estación quedó fuera de funcionamiento y las víctimas francesas fueron escasas. Todos los Lancasters, excepto uno, consiguieron regresar a su base a salvo. De hecho, la estación de clasificación quedó tan gravemente dañada que no pudo volver a entrar en funcionamiento hasta 1947. La Chapelle fue el objetivo señalado la noche del 20 al 21 de abril por tres Mosquitos del 617 Sqn, mientras que, la noche del 22 al 23 de abril, Burnswick fue la primera ciudad alemana sobre la que se utilizó el método de señalamiento a baja altura.

Sir Arthur Harris, que había aprobado la intervención de los cuatro Mosquitos, prometió que el 617º Sqn podría quedárselos si el escuadrón lograba realizar un fuerte bombardeo sobre Munich la noche del 24 al 25 de abril. De cara a esta operación de largo alcance, el cuarteto de aparatos se trasladó a Manston, en la costa de Kent. Una vez sobre el objetivo, los Mosquitos demostraron su capacidad para completar satisfactoriamente su misión. Cheshire realizó un picado desde 12.000 hasta 3.000 pies y a continuación efectuó varias pasadas sobre la ciudad volando a poco más de 700 pies, permaneciendo bajo el fuego durante nada menos que 12 minutos seguidos antes de abandonar la zona. El Sqn. Ldr. Dave Shannon ejecutó un picado desde 15.000 hasta 4.000 pies, pero sus señaladores se quedaron atascados, mientras que el cuarto Mosquito consiguió lanzar cuatro bengalas. El noventa por ciento de las bombas cayeron sobre los objetivos previstos, produciendo más daños en una noche que los conseguidos por el Mando de Bombardeo y la Octava Fuerza Aérea juntos durante los cuatro años anteriores. La contribución de Cheshire al éxito de esta incursión fue mencionada en la citación de la Victoria Cross que le fue impuesta el 8 de septiembre de 1944.

En abril de 1944, el 627º Sqn fue trasladado del 8º al 5º Grupo, con base en Woodhall Spa, para actuar en operaciones especializadas de señalamiento. Los



Izquierda y abajo
Una bomba 'Cookie' es introducida lentamente con la ayuda de un torno en la abultada bodega de bombas de un Mosquito del 692 Sqn. durante los preparativos de una incursión contra 'la Gran Ciudad'. Este aparato voló posteriormente a Berlín pilotado por los canadienses Flt. Lt. Andy Lockhart y Ralph Wood (navegante) –esta pareja participó en 50 operaciones en los Mosquitos, 18 de ellas contra Berlín–.
(Señora de Phyllis Wood).

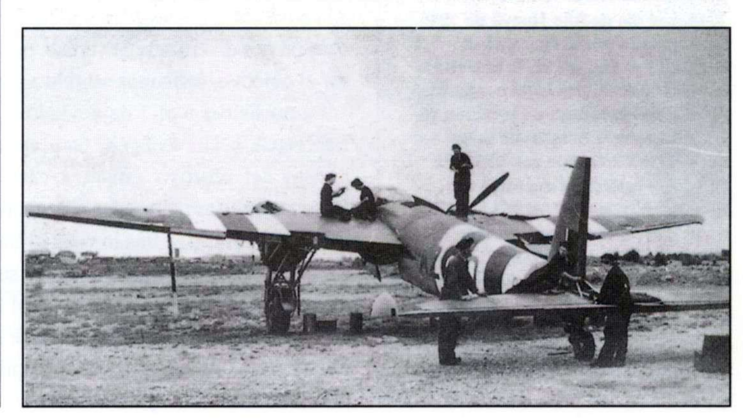




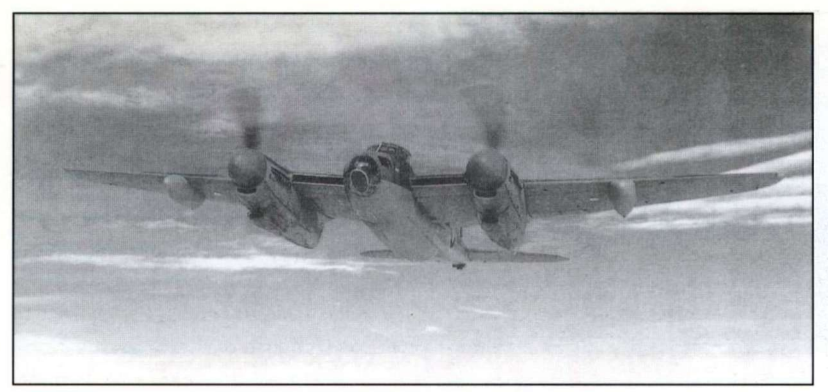
Con sus depósitos suplementarios de combustible de 227 litros bajo las alas claramente visibles, un grupo de tres B Mk XVI del 128º Sqn. rueda por la pista de la base de Wyton al comienzo de otra salida a Berlín. ***(cortesía de Jerry Scutts)***

escuadrones de Lancaster de los Señaladores-Guías identificarían las zonas de objetivos con el sistema H2S iluminando a continuación la zona por medio de una espesa cubierta de bengalas, bajo las cuales el 627º Sqn. localizaría y señalaría las referencias de puntería exactas con candelas de 227 Kg realizando un picado corto. Inmediatamente después, bajo la dirección de un "maestro de ceremonias" situado en uno de los Lancaster de los Señaladores-Guías, el objetivo sería destruido por los bombarderos pesados del 5º Grupo. Ahora, este Grupo se iba a emplear exclusivamente para apoyar la campaña de bombardeos dirigida contra objetivos de interdicción para la Operación Overlord; como recuerda el Flt. Lt. J. R. "Benny" Goodman, piloto del 627º Sqn.:

"Los americanos estaban preocupados por la batería de costa situada en St. Martin de Varreville, detrás de la playa Utah. Esta batería suponía una amenaza para el tráfico marítimo que se aproximase a Normandía y también para las tropas que debían desembarcar en la playa Utah: Se decidió que el 5º Grupo sería el encargado de atacar este objetivo con un bombardeo de precisión; de modo que, la noche del 28 al 29 de mayo de 1944, una fuerza compuesta por 64 bombarderos Lancaster, precedida por un grupo de iluminación formado por los Lancaster de los escuadrones de Señaladores-Guías 83º y 97º junto con cuatro Mosquitos del 627º Sqn., puso rumbo hacia St. Martin de Varreville. El grupo de iluminación identificó la batería de costa en sus equipos H2S y esparció una nube de bengalas sobre el objetivo. A la hora cero menos cinco minutos, los Mosquitos llegaron rugiendo a una altura de 2.000 pies y localizaron visualmente la batería. El primer piloto que vio el objetivo transmitió por su radio VHF: ¡Tally Ho!, el grito típico de la caza del zorro, para advertir a sus compañeros que se mantuviesen fuera de su trayectoria, e inmediatamente inició un picado contra las piezas



El B Mk IV (Modificado) DZ633, un aparato ya veterano que había prestado servicio en el 692º Sqn. y que pasó a prestar servicio en el 627º Sqn., poco después de su llegada a la base de Woodhall Spa el 12 de agosto de 1944. Sólo 19 días después este bombardero fue alcanzado por un proyectil antiaéreo sobre Rollencourt, y a pesar de haber sufrido daños considerables en ambas alas, su tripulación consiguió llevarlo de vuelta a Woodhall Spa. Tras ser reparado, el DZ633 fue alcanzado de nuevo por el fuego antiaéreo enemigo el 17 de septiembre sobre la zona de Boulogne durante una misión de reconocimiento fotográfico –uno de los motores fue alcanzado y su hélice tuvo que ser puesta en bandera, pero también en esta ocasión este avión consiguió regresar a su base. El 31 de diciembre de 1944, el DZ633 tomó parte en la incursión contra el Cuartel General de la Gestapo en Oslo y volvió a ser alcanzado de nuevo por un proyectil de cañón antiaéreo cuando sobrevolaba el objetivo.



El B Mk XVI ML963, un verdadero veterano de combate, se ve en esta foto con los emblemas del 571° Sqn. Antes de ser entregado a esta unidad (que lo utilizó en su primera salida la noche del 12 al 13 de abril de 1944, que fue una incursión contra Osnabruck), el bombardero había prestado servicio en los Sqn 109° y 692°. Esta foto clásica de Charles E. Brown, tomada durante un vuelo de pruebas desde Hatfield el 30 de septiembre de 1944, muestra al Mosquito inmediatamente después de los trabajos de reparación en fábrica que se le realizaron a causa de los graves daños producidos en este aparato por los proyectiles antiaéreos durante una operación contra Scholven el 6 de julio de 1944. En esa incursión su tripulación estaba compuesta por el Wt. Off Russel Longworth y el Plt. Off Ken Davidson. Esta era la segunda vez que el ML963 sufría daños en combate, ya que anteriormente había sido alcanzado por el fuego antiaéreo durante una incursión contra Brunsbuttelkoog el 12 mayo; en esta ocasión las reparaciones dieron comienzo el 25 de mayo y el avión volvió al escuadrón el 26 de junio. El ML963 fue reasignado al 571° Sqn. por segunda vez el 18 de octubre de 1944, y el día de Año Nuevo de 1945 fue tripulado por el Flt. Lt. N. J. Griffiths y el Flg. Off. W. R. Ball en los bombardeos de precisión contra los túneles del ferrocarril en la región de Eiffel durante la Batalla del Bulge –su bomba de 1.800 kilos con espoleta de acción retardada destruyó un túnel en Bitburg–. El ML963 fue derribado durante una incursión contra Berlín la noche del 10 al 11 de abril de 1945 tras incendiársele un motor. Su tripulación, formada por el FLg. Off. Richard Oliver y el Flt. Sgt. Max Young, consiguió saltar en paracaídas en las proximidades del Elba.

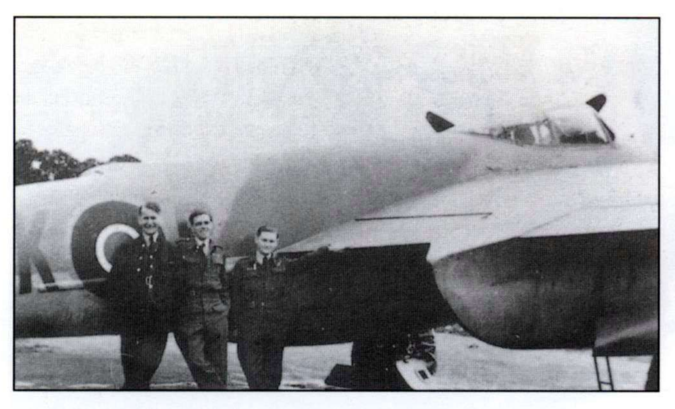
de la batería, lanzando indicadores de objetivo de color rojo en el punto adecuado del picado. Sus compañeros hicieron lo mismo, efectuando picados individuales sobre la batería, creando así una línea cerrada de indicadores de objetivo en torno a ella. El bombardero jefe ordenó que entrase en acción la Fuerza principal, en la que cada avión llevaba varias bombas perforantes de 454 Kg, y el objetivo fue arrasado".

"El día D, una fuerza americana de paracaidistas efectuó un desembarco aéreo cerca de St. Martin de Varreville, y una de sus unidades se dirigió hacia la batería de costa. Sus órdenes eran ocuparla y, si era preciso, aplastar la resistencia de la guarnición. El capitán Frank Lilleyman, el primer soldado norteamericano que puso el pie en Normandía el día-D, realizó un reconocimiento de la batería y descubrió que había sido totalmente destruida y abandonada a consecuencia del ataque del 5° Grupo".

Después del día-D, los Mosquitos del 5° Grupo continuaron realizando misiones de señalamiento de objetivos para la Fuerza Principal de bombarderos, mientras que la LNSF de Bennett, con el 8° Grupo, se dedicaba a atacar ciudades alemanas. Los Flt. Lts. canadienses Andy Lockhart y Ralph Wood (navegante este último) participaron, durante ese período y hasta entrado el año 1945, en 50 operaciones con los Mosquitos del 692° Sqn. Wood recuerda que "la madre de todas ellas" tuvo lugar la noche del 5 al 6 de octubre de 1944 cuando seis Mosquitos del 692° Sqn. (cinco de los cuales llevaban una mina de 454 Kg y otra de 681 cada uno) y cuatro del 571° Sqn. minaron el canal de Kiel:

"Lanzamos nuestros 'pepinos' desde una altitud de 100 pies. Volábamos como 'brujas' rozando los tejados sobre los pueblos y las granjas. El Canal estaba fuertemente defendido por 97 piezas antiaéreas ligeras, globos cautivos y 25 reflectores. Fuimos enfocados por uno de los reflectores y una pieza abrió fuego de frente contra nuestro Mosquito cuando estábamos a unos 200 pies del suelo. Fue bastante alarmante, pero los artilleros fallaron el tiro. Todos los Mosquitos consiguieron regresar, aunque uno de los pilotos volvió a la base con su navegante muerto junto a él por toda compañía. En aquella ocasión nos divertimos de verdad, pero también es cierto que, antes de alcanzar el objetivo, habíamos sentido aquella sensación de tensión".

La noche del 6 al 7 de noviembre, el Mando de Bombardeo envió 235 Lancasters a Gravenhorst, para atacar el Canal de Mitteland. El señalamiento del objetivo estuvo a cargo de siete Mosquitos del 627° Sqn. Después de superar grandes dificultades, estos aparatos consiguieron encontrar por fin el canal, tras lo cual, el Sqn. Ldr. F. W. Boyle, de la RAAF, y el Flt. Lt. L. C. E. De Vigne soltaron su señalador con un grado de precisión tal que ¡cayó en el agua y se apagó! Sólo 31 Lancasters pudieron bombardear antes de que el bombardero jefe diese orden de abandonar la incursión. Mejor suerte tuvieron los 48 Mosquitos enviados a Gelsenkirchen en una misión de diversión para atraer a los cazas nocturnos alemanes lejos tanto



El B Mk XVI "8K-R" del 571° Sqn. estaba tripulado en 1944 por el Flg. Off. H. A. "Mike" Hooper DFC y el Flt. Sgt. Alex Arbuckle DFM. Ambos sobrevivieron a su período de servicio en combate (de mayo a noviembre de 1944) y posteriormente fueron destinados a la 1655ª Unidad de Adiestramiento de Mosquitos. *(foto Barry Blunt, cedida por Andy Thomas)*

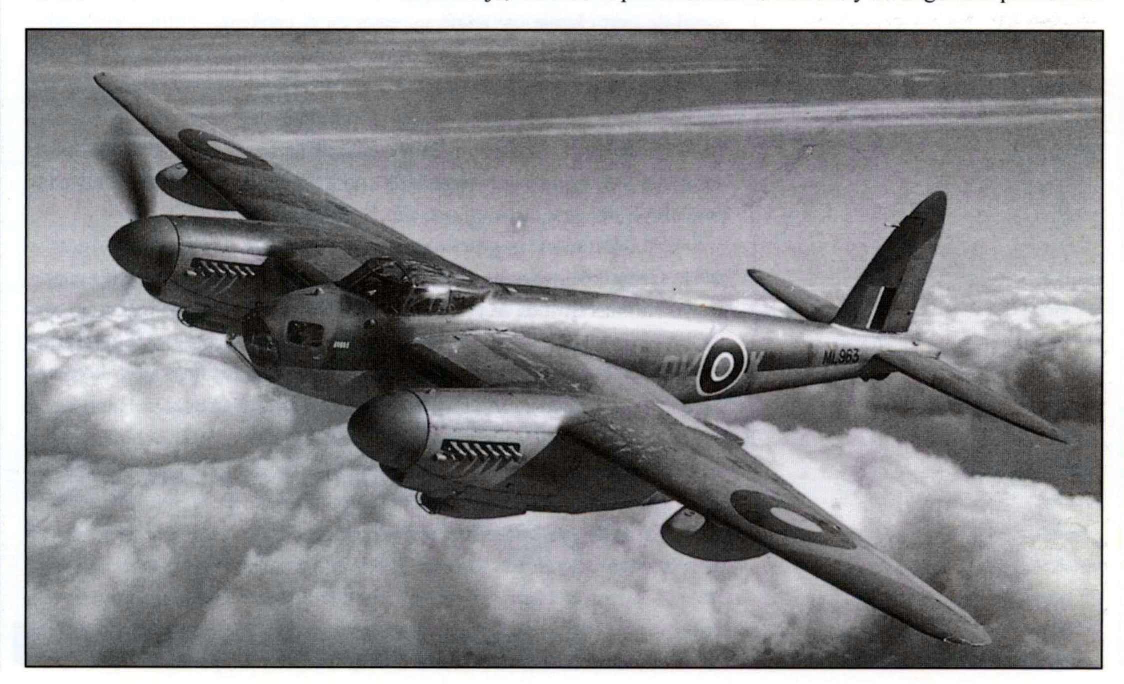
del ataque contra Mittleland como de la incursión del 3er Grupo contra Coblenza.

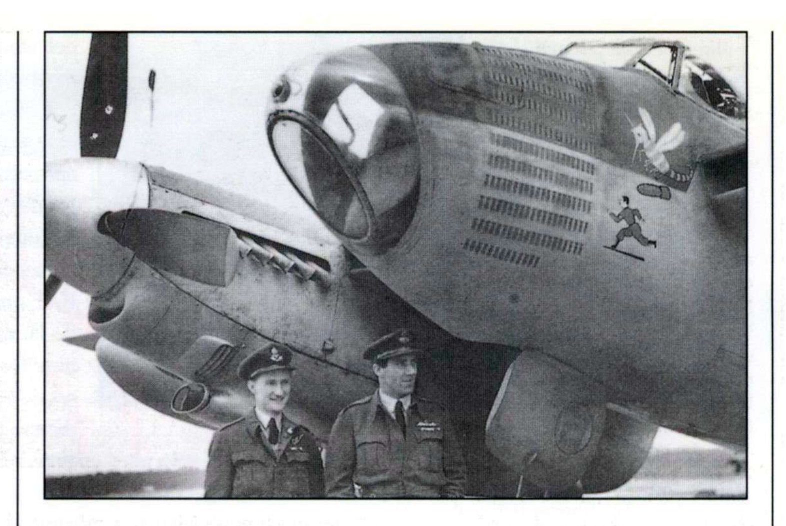
La incursión contra Gelsenkirchen se inició, según lo previsto, a las 19:25 horas, aproximadamente cinco minutos antes de los dos ataques principales. La ciudad estaba todavía en llamas como resultado de la incursión a cargo de 738 "pesados" de la RAF que había tenido lugar a primera hora de la tarde y, desde una altitud de 25.000 pies, los Mosquitos añadieron sus indicadores de objetivo verdes y rojos, y sus bombas de alto explosivo a los incendios. Sobre la devastada ciudad, sólo unos cuantos reflectores y escasos disparos de artillería antiaérea ligera recibieron a las tripulaciones.

Berlín fue el objetivo más frecuente para la LNSF. Los Mosquitos realizaban misiones sobre esta ciudad con tanta frecuencia (170 veces, 36 de ellas en noches consecutivas) que estas incursiones eran conocidas como "el reparto de la leche" o "el Expreso de Berlín", y las distintas rutas de ida y vuelta eran conocidas como "los andenes uno, dos y tres". La carga de bombas típica de un Mosquito en estas misiones era de 1.800 Kg, y, normalmente, cada ataque a "la guarida de la serpiente" se complementaba con ataques secundarios contra un par de ciudades situadas en la ruta hacia el objetivo, antes de que se utilizase la técnica Window para interferir el radar enemigo en las proximidades de Berlín. Los Flt. Lts. Andy Lockhart y Ralph Wood tomaron parte en 18 operaciones sobre Berlín. Este último recuerda:

"Una vez sobre Berlín, normalmente éramos enfocados en un enorme haz de reflectores que cegaban a Andy de tal modo que no podía leer los instrumentos. "¿Estamos volando invertidos o no?" me preguntaba. Yo miraba hacia abajo, veía las explosiones de las bombas y le aseguraba que volába-

Otra evocadora fotografía de Charles E. Brown del ML963 perteneciente al 571° Sqn, –cuyo código era "K-King"– tomada el 30 de septiembre de 1944 sobre Hatfield.



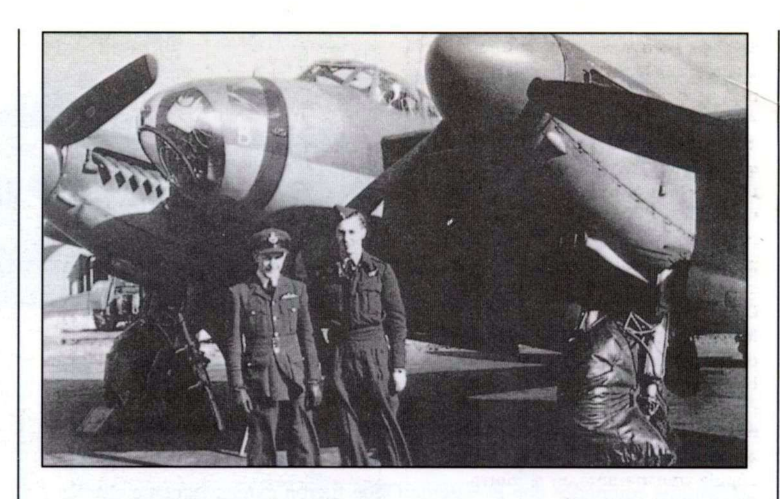


En la primavera de 1945, el Cuartel General del Mando de Bombarderos decidió que el LR503 se había ganado un descanso lejos del frente de combate, de modo que el Flt. Lt. Maurice Briggs DSO, DFC, DFM (a la derecha) y su navegante, Flg. Off. John Baker DFC (también veteranos de 107 salidas) pilotaron el Mosquito hasta Canadá para efectuar una gira de cortesía. Como puede apreciarse en esa instantánea, tomada el 23 de abril de 1945, la pintura blanca de las bombas que indican las misiones realizadas por este aparato ha sido retocada en un tono más oscuro, tras habérsele instalado una nueva cúpula transparente en el morro. Obsérvese que el uniforme de Hitler, la bomba que está sobre su cabeza y la cola de la avispa parecen haber sido retocadas también con un color más oscuro. Tanto Briggs como Baker perdieron la vida cuando el LR503 se estrelló inexplicablemente en el aeropuerto de Calgary durante una exhibición aérea el 10 de mayo de 1945. *(foto cedida por Jerry Scutts)*

mos en la posición correcta, ¡boca arriba!. Cuando parecía que estábamos rodeados por los disparos antiaéreos, Andy lanzaba nuestro Moncton Express a todo gas por los cielos, intentando salir de los haces de los reflectores. En tres ocasiones, al hacer esto, perdimos un motor y tuvimos que regresar como pudimos, mientras un grupo de reflectores nos iluminaba pasándonos al siguiente, y así sucesivamente hasta que se les acabaron".

"A veces éramos iluminados por los reflectores al volar sobre una zona cualquiera, pero los haces luminosos no iban acompañados por ningún disparo antiaéreo, lo cual indicaba que por allí había cazas enemigos. Cuando estábamos sobre el objetivo lo bombardeábamos tan rápido como podíamos. En esos momentos, pálido en mi asiento y con un nudo en el estómago pensaba: ¡Dios mío, puede ser el fin! .Después de aquel instante de tensión decía: Apunta una más, Andy. En una ocasión, al lanzar la 'Cookie' se soltaron al mismo tiempo los depósitos suplementarios, debido a que el personal de tierra había cometido un error en el cableado. Fuimos enfocados por los reflectores sobre "la Gran Ciudad" pero conseguimos escabullirnos en cuatro minutos, con sólo un trozo de metralla de un proyectil antiaéreo incrustado en un ala. Espero haber conseguido algo con mis 18 visitas a Berlín. Durante el viaje de vuelta nos enfrentábamos a los terrores del fuego antiaéreo y al peligro que suponía la aparición de un nuevo adversario: los primeros aviones a reacción que surcaban los cielos de Alemania".

Con la Batalla del Bulge todavía librándose en las Ardenas, los Mosquitos del 8º Grupo recibieron la orden de realizar una de las más notables operaciones diurnas de toda la guerra. El mando de Bombarderos tenía que cortar las líneas ferroviarias de abastecimiento que atravesaban la región de Eiffel entre el Rhin y las Ardenas, así que mientras los "pesados" bombardeaban las estaciones de clasificación ferroviaria próximas a Boblenza y Colonia, 17 Mosquitos de los escuadrones 128º, 571º y 692º llevarían a cabo ataques de precisión contra 14 túneles del ferrocarril en la zona del objetivo. Cada aparato llevaba una bomba con espoleta de acción retardada de 1.800 Kg, para lanzarla por el método de rebote dentro de las bocas de los túneles desde una altitud de entre 100 y 200 pies. El PF411 (un B Mk XVI del 128 Sqn) se estrelló al despegar resultando muertos sus dos tripulantes, mientras que los cuatro Mosquitos restantes de esta unidad obtuvieron resultados diversos. Seis de los siete B Mk XVI del 692º Sqn. bombardearon los



El Flt. Lt. Ed Boulter y su navegante, el Sgt. Chris Hart DFM, posan a principios de 1945 en la base de Wyton delante del KB403 "B-Bertie", un B Mk XXV construido en Canadá (con motores Merlin 225), perteneciente al 163° Sqn. Reconstituido el 25 de enero de 1945 y compuesto predominantemente por personal y aparatos procedentes del 128° Sqn. bajo el mando del Wg. Cdr. Ivor Broom DFC, el escuadrón realizó su primera operación LNSF la noche del 28 al 29 de enero cuando cuatro B Mk XXV efectuaron un lanzamiento de paquetes *Window* sobre Mainz precediendo a la Fuerza de Señaladores-Guías. El "B-Bertie" fue tripulado por Boulter y Hart en 17 operaciones de la LNSF. *(de la Colección de Ed Boulter)*

túneles próximos a Mayen, perdiendo el PF414 (y su tripulación, compuesta por el Flt. Lt. George Nairn y el Sgt. Danny Lunn) al ser derribado por el fuego de la artillería antiaérea. Los daños más importantes fueron producidos por las cinco tripulaciones restantes pertenecientes al 571° Sqn., una de las cuales, la del B Mk XVI ML963/"K-King",compuesta por el Flt. Lt. Norman J. Griffiths y el Flg. Off. W. R. Ball, lanzó una bomba que destruyó un túnel en Bitburg.

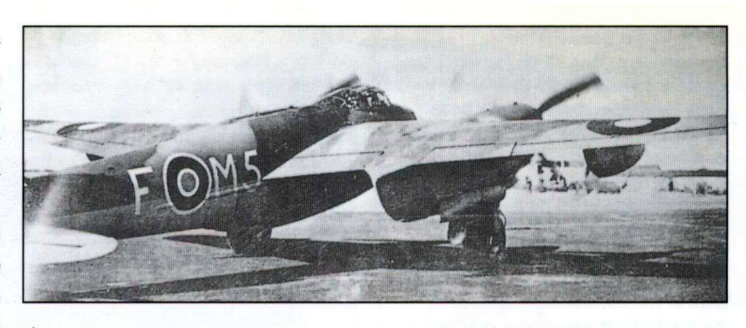
Cuando la guerra en Europa estaba llegando a su fin, los Mosquitos fueron requeridos repetidamente para señalar los objetivos de los bombarderos a plena luz del día. Una de las operaciones de señalamiento más dramáticas de la guerra tuvo lugar el 14 de marzo cuando un Mosquito del 5° Grupo y ocho Mosquitos equipados con el sistema Oboe de los escuadrones 105° y 109° salieron a señalar como objetivos para los Lancasters de su Grupo los viaductos de Bielefeld y Arnsburg. Aunque los cuatro Mosquitos que intentaron el señalamiento del segundo objetivo para el 9° Sqn. fracasaron en su intento (a consecuencia de lo cual, el viaducto no sufrió daño alguno) y tres de los Mosquitos con sistema Oboe fueron incapaces de señalar el viaducto de Bielefeld para el 617° Sqn., el Flg. Off. G. W. Edwards, del 105° Sqn. (con el B Mk XVI MM191) consiguió colocar sus señaladores sobre el objetivo. El resultado final fue que más de 100 yardas del viaducto se derrumbaron bajo el peso de las explosiones; 28 de los 32 Lancasters enviados contra este objetivo llevaban bombas Tallboy y uno de los del 617° Sqn. lanzó la primera bomba Grand Slam de 9.966 Kg.

El B Mk XVI MM188/"N-Nan" del 692° Sqn. es el telón de fondo de esta fotografía de los Plt. Offs. J.F. P. Archbold (a la izquierda), navegante, y R.H.M. "Percy" Vere (a la derecha), que tripularon este aparato en tres salidas: contra Berlín la noche del 23 al 24 de octubre de 1944, contra Stuttgart la noche del 5 al 6 de noviembre de 1944 y de nuevo sobre Berlín la noche del 5 al 6 de marzo de 1945. En cada una de aquellas misiones la carga del avión consistía en una sola bomba de 1.800 kilos. *(Sqn. Ldr. John Archbold)*



La mayor operación de las realizadas por los Mosquitos del 8° Grupo sobre Berlín tuvo lugar la noche del 21 al 22 de marzo cuando 142 aparatos efectuaron dos ataques perdiendo un solo avión en ellos. El grupo realizó su última incursión diurna el 6 de marzo cuando 48 Mosquitos, precedidos por aparatos con el sistema Oboe pertenecientes al 109° Sqn., bombardearon Wesel. El último ataque de los Mosquitos sobre Berlín se produjo entre el 20 y el 21 de abril, cuando 76 aviones efectuaron seis incursiones contra la ciudad. El 25 de abril, 359 Lancasters y 16 Mosquitos (entre los que estaban ocho señaladores Oboe) salieron a bombardear el "Nido de Águi-

las" de Hitler, el chalet y el acuartelamiento de las SS en Berchtesgaden, pero los Alpes bloqueaban todas las señales de radar y ninguno de los aparatos Oboe logró bombardear su objetivo.



Entre el 25 y el 26 de abril, 12 Mosquitos efectuaron un lanzamiento de octavillas sobre los campos de prisioneros de guerra situados en Alemania en las que se informaba a los prisioneros aliados de que el final de la guerra era inminente, seguido, tres días después, del comienzo de la Operación Manna; el lanzamiento desde el aire de víveres para la hambrienta población de la parte de Holanda ocupada por los alemanes. Los Mosquitos equipados con el sistema Oboe fueron extensivamente empleados para señalar las zonas de lanzamiento a los bombarderos pesados de la RAF y de la USAAF, cuyas bodegas de bombas iban llenas de provisiones en lugar de bombas de alto explosivo.

Se temió que Alemania pudiese intentar una última operación dirigida contra Noruega, cuando se observó una concentración de buques transporte de tropas en Kiel, de modo que la noche del 2 al 3 de mayo, 142 Mosquitos pertenecientes al 8º Grupo y 37 del 100º Grupo realizaron tres incursiones contra este objetivo. Esta fue la última operación de la guerra dirigida por el Mando de Bombarderos.

Durante los meses de enero a mayo de 1945 los Mosquitos de la LNSF efectuaron casi 4.000 salidas, mientras que el número total de salidas del 8º Grupo durante la guerra ascendió a 28.215 hasta el día del final de las hostilidades en Europa. A pesar del enorme número de misiones realizadas, las unidades de Mosquitos sufrieron el número de bajas más pequeño de todo el Mando de Bombarderos: 108 aparatos, es decir, uno por cada 2.800 salidas, y 88 aparatos más sufrieron daños que hacían imposible su reparación. Más de dos tercios de estas salidas se realizaron durante noches en las que la Fuerza Principal se vio obligada a permanecer en tierra.

El B Mk XVI RV297/"M5-F" del 128º Sqn rueda por la pista de la base de Wyton la noche del 21 al 22 de marzo de 1945. Este avión fue uno de los 142 Mosquitos del 8º Grupo (Fuerza de Señaladores-Guías) que efectuaron dos incursiones sobre Berlín. En aquella operación sería derribado un solo aparato. Los Mosquitos de la LNSF atacaron Berlín en un total de 170 ocasiones, 36 de ellas en noches consecutivas. El RV297 prestó servicio en los Sqn 692º, 128º, 139º, 572º y 98º hasta que fue retirado a la Escuela de Señalamiento de la RAF el 5 de agosto de 1948.



El personal de tierra empuja una bomba "Cookie" de 1.800 kilos en dirección a la bodega de bombas del B Mk XVI PF432 (uno de los aparatos del 128º Sqn. con base en Wyton) el 21 de marzo de 1945. Este aparato participó en una de las dos incursiones que tuvieron lugar aquella noche contra "la Gran Ciudad". Antes de prestar servicio en esta unidad, el PF432 había entrado en acción con el 692º Sqn. ***(foto cedida por Jerry Scutts)***

LA SEGUNDA FUERZA AÉREA TÁCTICA

El 1 de junio de 1943, los 11 escuadrones del 2° Grupo con base en Norfolk equipados con Boston, Ventura y Mitchell fueron los elegidos para formar la 2ª Fuerza Aérea Táctica (TAF) bajo el mando del AVM Basil Embry. La misión que se les encomendaba era simple: ayudar a preparar el camino para la invasión del continente, que estaba prevista para el verano de 1944. Embry, cuyas unidades comenzaron inmediatamente a trasladarse a aeródromos situados en Hampshire para estar más cerca de la costa de la invasión, quería Mosquitos FB VI para equiparlas, pero, en aquel momento, no había suficientes aparatos de "la maravilla de madera", y lo único que pudo hacerse fue dar prioridad al reequipamiento de las tres unidades dotadas con obsoletos Venturas de Lockheed: los escuadrones 21°, 464 (RAAF) y 487 (RNZAF).

El Flt. Lt. Charles Patterson, que en aquel entonces pilotaba el Mosquito B Mk IV DZ414 de la Unidad de Filmación de la recientemente creada 2ª TAF, nos lo explica:

"El Ventura era posiblemente el peor avión que jamás entró en servicio. No sólo tenía grandes limitaciones desde un punto de vista operativo, sino que además era condenadamente difícil de pilotar, ya que era pesado, voluminoso y poco maniobrable. Gracias a la determinación y al carácter dinámico de Basil Embry, los tres escuadrones de Venturas fueron reequipados con caza-bombarderos Mosquito FB VI".

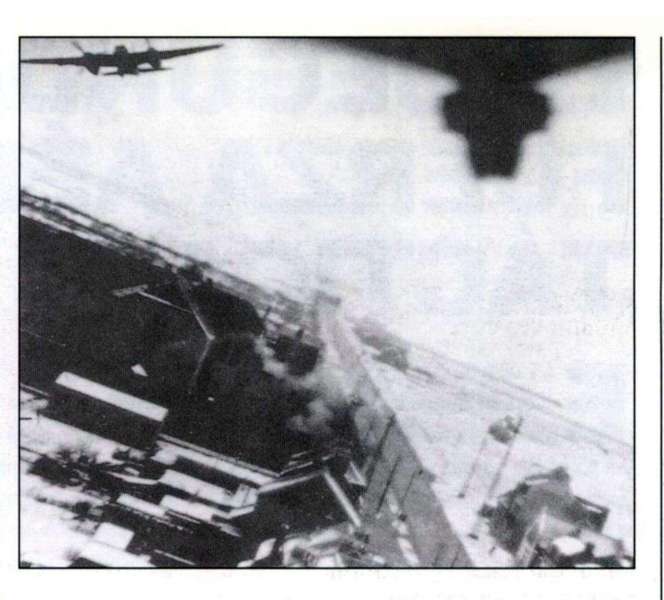
El FB VI era un caza-bombardero diurno y nocturno, intrusor y caza de largo radio de acción, dotado de dos motores Merlin 21/23 de 1460 HP o dos Merlin 25 de 1635 HP. El prototipo voló por primera vez el 1 de junio de 1942, y la producción en serie comenzó en la factoría de De Havilland en febrero de 1943. Al final se construirían 2.289 unidades (casi un tercio

El Mosquito FB VI fue utilizado exclusivamente por los seis escuadrones de caza-bombarderos de las Alas 138 y 140 de la 2ª Fuerza Aérea Táctica. En esta fotografía se ve al FB VI HX917/EG-E del 487° Sqn. de la RNZAF, del Ala 140 rodando por la pista para despegar al comienzo de una salida desde su base de Hunsdon en julio de 1943. Los bombarderos diurnos Mosquito iban pintados con pintura de camuflaje en colores verde oscuro y gris claro para las superficies superiores y gris claro en las inferiores, con las ojivas de las hélices y la banda del fuselaje en color gris azulado. Este diseño estaba tomado de los colores utilizados por el Mando de caza durante aquel período en un intento de hacer creer a los pilotos atacantes de caza de la Luftwaffe que los FB VI eran en realidad variantes de caza armado del Mosquito. Desafortunadamente, esta treta no funcionaba tan bien por la noche, y el HX917 fue derribado en una incursión nocturna sobre Francia el 5 de julio de 1944.



de la producción total de Mosquitos). Continúa el relato de Charles Patterson:

"En Sculthorpe se creó una escuadrilla de conversión bajo el mando del Sqn. Ldr. George Parry DSO, DFC, y yo era su segundo. Transformamos estos tres escuadrones a los Mosquitos en unas seis semanas (los escuadrones 464º y 487º recibieron sus primeros FB VI en agosto y el 221º Sqn. los recibió en septiembre, formándose con estas tres unidades el Ala 140) efectuando siempre vuelos acompañados hasta que realizaron su primera salida, la cual fue relativamente sencilla".



Esta fotografía fija está tomada de la película cinematográfica rodada desde el FB VI MM412/SB-F del Wg. Cdr. Bob Iredale del 464º Sqn. durante la Operación *Jericho*, el ataque de precisión contra la Prisión de Amiens el 18 de febrero de 1944. En esta incursión, que fue una de las más célebres de la guerra, 12 FB VI de los Sqn 464º, de la RAAF, y 487º, de la RNZAF, abrieron brechas en los muros de la prisión. Esta acción permitió escapar a muchos de los 700 presos, aunque la mayoría volvieron a ser capturados más tarde. El que se distingue volando a cola del MM412 es el MM402/SB-A, tripulado por el Sqn. Ldr. W.R.C. Sugden y su navegante, Flg. Off. A. H. Bridger. Este último FB VI fue derribado en combate el 21 de marzo de 1944, pero el MM412 sobrevivió a otro periodo en combate con el 487º Sqn y a una temporada prestando servicio en la 13º Unidad de Adiestramiento Operativo y la 1ª Unidad de Transporte de Ultramar, antes de acabar siendo vendido a la Fuerza Aérea yugoslava en abril de 1952. *(foto cedida por Jerry Scutts)*

El domingo 3 de octubre de 1943, se asignó a cada uno de los escuadrones de bombarderos del 2º Grupo una de una serie de estaciones de transformadores situadas entre París y Bretaña que debían ser atacadas desde baja altura. Los objetivos de los escuadrones 487º y 464º eran las estaciones eléctricas de Pont Chateau y Mur de Bretagne. Continúa el relato de Patterson:

"Yo debía filmar el ataque del 487º Sqn. Nos trasladamos todos a Exeter. Basil Embry decidió participar él mismo en la incursión volando en cierto punto de la retaguardia del 464º Sqn. Escogió como navegante a David Atcherley, que era el hermano gemelo del célebre Wg. Cdr. D. F. W. 'Batchie' Atcherley del Mando de Caza. También participaría en aquella operación su jefe de Estado Mayor en el 2º Grupo, Grp. Capt. Percy Pickard".

"Todo se desarrolló con normalidad, con la aproximación a baja cota hasta la costa y a continuación el picado corto contra el primer objetivo. Yo me las arreglaba solo como de costumbre, ya que tenía que ir leyendo el mapa yo mismo. Al pasar sobre la cima de una colina, mi segundo objetivo apareció claramente visible hacia el extremo del ala derecha; pero, en ese momento, me confié demasiado –esto era algo que nunca me había permitido antes, porque normalmente las consecuencias podían ser fatales–. Tras haber sobrepasado el objetivo, delatando mi presencia en la zona, di la vuelta efectué una pasada a la vista de todas las piezas antiaéreas e inicié el ataque. Observé que el objetivo apenas había sufrido daños; obviamente, el 484º Sqn. había errado completamente el tiro. Entonces, lancé mis bombas".

"Sentí un tremendo estallido en la cabina, seguido, casi instantáneamente, por una nube de humo azulado; era la primera vez que experimentaba que mi avión fuese alcanzado en un punto crítico por un proyectil de 20 mm. Mi reacción inmediata fue comprobar los controles, y en un momento confirmé que el aparato seguía volando con bastante normalidad. Cuando abandonamos la zona del objetivo empecé a sentir un dolor punzante en la espalda, nada más. De pronto me fijé en la cara enrojecida del operador de la cámara (que había estado en el morro ajustando su equipo) mirándome aturdido a través del humo. Le dije: No te quedes ahí sentado con la boca abierta. Vuelve a tu asiento, saca el mapa e intenta descubrir a dónde se supone que vamos. ¿Por qué pones esa cara? El avión está perfectamente bien".

"Durante aquellas primeras semanas que siguieron a la transformación de los Venturas a los Mosquitos se abortaron varias incursiones debido al hecho de que no se disponía ni se aprovechaba la experiencia acumulada por los



Esta imagen muestra gráficamente los resultados del ataque de precisión contra la Prisión de Amiens. Se abrieron brechas en los muros tanto sur como norte del perímetro. Los atacantes se aproximaron al objetivo desde el norte, así que debemos suponer que la brecha del muro sur, a la izquierda de la puerta principal, fue producida por una bomba que reboto a través del edificio de la prisión tras ser lanzada desde el este o el norte. Desde entonces, tanto el Plt. Off. D.R. Fowler, del 487° Sqn, que tripulaba el HX974/EG-J, y el Sqn. Ldr. Ian McRitchie, del 464° Sqn., que pilotaba el MM404/SB-T, se han venido disputando ser los autores del mismo boquete.
(cortesía de GMS)

escuadrones 105° y 139° durante sus espléndidos meses de 1942 y 1943. Muchas de las pérdidas que sufrimos durante esas primeras semanas podían haberse evitado por completo. Estaban cometiendo los mismos errores que nosotros dos años antes".

"Se organizó una operación más para tratar de corregir esos problemas. El 487° Sqn. fue enviado bajo el mando de un Jefe de Ala a realizar un ataque diurno a baja cota contra una refinería de petróleo situada a orillas del río Loira, cerca de St. Nazaire. Yo, por mi parte, esperaba poder traer imágenes filmadas de una refinería en llamas, lo cual era un material magnífico para los noticiarios. Así que escogí mi propia ruta, llegué hasta el objetivo y al mirar sobre el Loira vi que la refinería estaba absolutamente intacta. Me dirigí directamente hacia ella y ataqué. Llevábamos una cámara orientada hacia popa que confirmó que la habíamos alcanzado. El 487° Sqn. nunca llegó a ver siquiera el objetivo, y cuando Basil Embry vio la película y comprendió lo que había sucedido, se puso bastante furioso. Fui ascendido a jefe de escuadrón y recibí el mando de una de las escuadrillas del 487° Sqn".

A finales de 1943 fueron asignadas más unidades de Mosquitos a la 2ª TAF, entre las que se encontraba el 613° Sqn. "Ciudad de Manchester", con base en Lasham, que cambió los Mustang I por los FB VI en octubre. De igual modo, el 305° Sqn. "Polaco" pasó de sus Mitchell II a los FB VI uniéndose al 613° Sqn en la base del condado de Hampshire. El último día de 1943, los escuadrones 21°, 464° y 487° despegaron por última vez de Sculthorpe, bombardearon Le Ploy, en Francia, y aterrizaron de vuelta en su nueva base de Hunsdon. El 1 de febrero de 1944, el 107° Sqn. sustituyó sus Bostons por Mosquitos FB VI y se trasladó a Lasham. El 14 de febrero el 226° Sqn se trasladó también al sur, a Hartford Bridge, aunque en esta ocasión la unidad retuvo sus Mitchell II/III hasta el final de la guerra.

El Mosquito FB VI estaba dotado del mismo armamento que la versión de caza, pero además era capaz de transportar dos bombas de 227 Kg en la mitad posterior de la bodega de bombas; la mitad anterior estaba ocupada por los mecanismos de los cañones. Disponía de soportes bajo las alas para llevar dos depósitos suplementarios de combustible desechables o dos bombas de 227 Kg adicionales. En total, las tripulaciones podían hacer un viaje de ida y vuelta de 1.600 kilómetros transportando 4.000 disparos de munición de 7,69 mm, 1.000 disparos de cañón y 910 Kg de bombas, y todavía



El Sqn. Ldr. Ian McRitchie DFC, RAAF (a la izquierda) y el Flt. Lt. R.W. "Sammy" Sampson del 464° Sqn. posan junto a su Mosquito, MM404/SB-T. Este aparato fue alcanzado por el fuego antiaéreo durante la Operación *Jericho*, obligando a que McRitchie, gravemente herido, (tenía 26 heridas distintas por todo su cuerpo producidas por la metralla) efectuara un aterrizaje forzoso con su destrozado FB VI cerca de Poix. Sampson no sobrevivió al choque. *(foto cedida por John Rayner)*

podían desarrollar una velocidad de crucero de entre 410 y 525 Km/h.

Durante los meses de enero y febrero de 1944 las unidades de Mosquito FB VI se dedicaron a destruir emplazamientos de rampas de lanzamiento de bombas volantes V1 en el Paso de Calais. El piloto del 613° Sqn. Ron Smith recuerda aquellas operaciones, cuyos nombres en clave fueron Noball y Crossbow:

"El método de ataque era volar a baja cota hasta la zona del objetivo, en una formación abierta, y en grupos de cuatro o cinco aviones, ascender a 3.500 pies, romper la formación para atacar individualmente, hacer un picado abrupto hasta 1.500 pies, soltar las cuatro bombas de 227 Kg y regresar a la base volando a baja altura. Nuestro avión no tenía ningún visor para lanzar las bombas, así que se lanzaban a criterio de la tripulación. La mayoría nos servíamos de la posición del objetivo con respecto al visor de los cañones para decidir el momento del lanzamiento, teniendo en cuenta la velocidad del aparato y el ángulo del picado. Era simplemente cuestión de práctica y experiencia, y al final los resultados eran generalmente satisfactorios. Aquellos objetivos estaban, por lo general, fuertemente defendidos por piezas antiaéreas ligeras, y por lo tanto, sufríamos bajas y numerosos aparatos resultaron dañados".

Como media, las unidades de Mosquitos destruyeron un emplazamiento Crossbow por cada 39,8 toneladas de bombas lanzadas, lo cual era aceptable si se comparaba con los promedios de 165,4 toneladas de los B-17, de 182 toneladas para los Mitchell y de 219 toneladas para los B-26. En ocasiones, los Mosquitos de la 2ª TAF eran auxiliados en sus ataques contra los emplazamientos Noball por dos Mosquitos de las unidades de Señaladores-Guías equipados con el sistema Oboe y por una escolta de cazas a cargo de los Spitfire. Sin embargo, esta técnica significaba que debían volar en una formación cerrada –en línea recta y a nivel– durante diez minutos hasta el momento de lanzar las bombas, ¡lo cual les convertía en blancos fáciles para las piezas antiaéreas!

Los Plt. Offs. Maxwell N. Sparks (a la izquierda) y Arthur C. Dunlop (navegante) tripulaban el HX982/EG-T durante la Operación *Jericho*. Su FB VI también prestó servicio en los Sqn 613°, 464° y 21° durante su breve vida operativa. Finalmente fue puesto fuera de servicio por una tripulación de la última de esas unidades en Gravesend el 18 de abril de 1944. *(foto A Dunlop cedida por J. Rayner)*

... Y LAS MURALLAS SE DERRUMBARON...

A principios de 1944 se realizaron dos notables operaciones de bombardeo de precisión; la primera de ellas fue la Operación Jericho y su objetivo fue la cárcel de Amiens. Se sabía que más de 700 prisioneros franceses estaban encarcelados en aquel establecimiento, y el Servicio de Inteligencia británico había descubierto que algunos de los reclusos iban a ser ejecutados por los alemanes el 19 de febrero. Por lo tanto, la 2ª TAF recibió la orden de atacar la prisión 24 horas antes de que tuviesen lugar las ejecuciones. La misión fue encomendada a los escuadrones 487° y 464°, pertenecientes al Ala 140, a la cabeza de los cuales iba el Grp. Capt. Percy Pickard y su navegante, Flt. Lt. "Pete" Broadley, a bordo del "F-Freddie" (SB-F), perteneciente al segundo



de estos escuadrones. Los Mosquitos despegaron de Hunsdon con un tiempo terrible, y cada aparato iba cargado con bombas con espoleta de 11 segundos de retardo para romper los muros de 6 metros de altura y 1 metro de ancho de la prisión. También se había calculado que la onda expansiva de las detonaciones abriría las puertas de los calabozos dando a los presos una oportunidad para escapar. Si los escuadrones 487º y 464º fracasaban en su misión, los FB VI del 21º Sqn. con el Wg. Cdr. I. G. "Daddy" Dale al frente, tenían órdenes de destruir el objetivo. Para cuando la formación cruzó la costa francesa, siete FB VI y uno de los tres escuadrones de Typhoons enviados para escoltar a los Mosquitos habían fracasado.



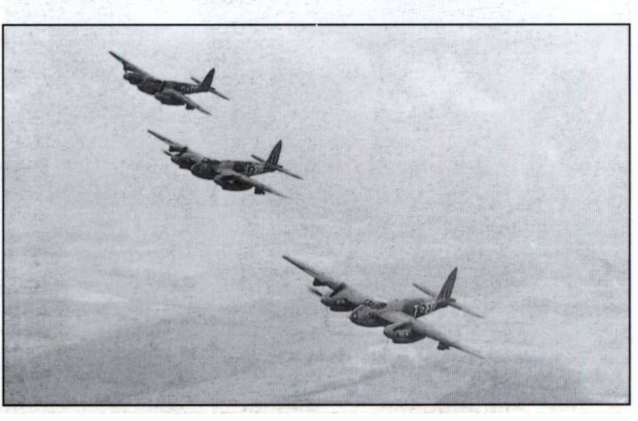
Algunas tripulaciones del 487º Sqn. que habían tomado parte en el ataque a la cárcel de Amiens son entrevistadas por la BBC. En la parte superior, de izquierda a derecha, el Plt. Off. D.R. "Bob" Fowler (piloto del HX974/EG-J), el Plt. Off. M. Barribal, y el Plt. Off. M.L.S. Darrall (piloto del HX909/EG-C). Abajo, de izquierda a derecha, Robin Miller, corresponsal de guerra neozelandés, el Plt. Off. Max Sparks (piloto del HX982/EG-T), David Bernard (de la BBC) y el Plt. Off. F. Stevenson (navegante de Darrall durante la operación). ***(cortesía de John Rayner)***

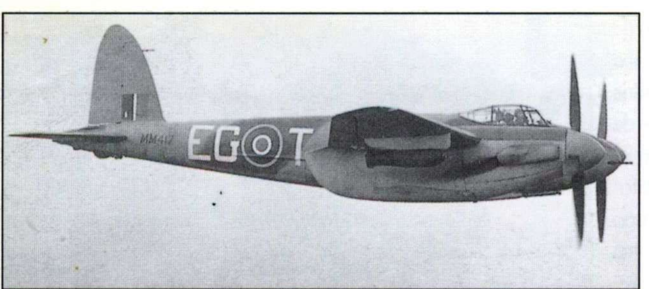
Exactamente a las 12:01 horas p.m., cuando los guardianes acababan de sentarse a almorzar, las bombas de 11 Mosquitos hicieron impacto en la prisión. La primera bomba destrozó casi todas las puertas y produjo una brecha en uno de los muros exteriores. El Flt. Lt. Tony Wickham, que pilotaba el DZ414 (el B Mk IV de la Unidad Fotográfica y de Filmación), efectuó tres pasadas sobre la prisión en llamas para que el Plt. Off. Leigh Howard pudiese filmar la huida de unos 255 de los 700 prisioneros que estaban cautivos en ella –182 de ellos volvieron a ser capturados más adelante, mientras que algunos de los 37 prisioneros que murieron durante la incursión fueron ametrallados por sus guardianes–. También resultaron muertos cincuenta guardianes alemanes. Casi inmediatamente después de abandonar la zona del objetivo el "F-Freddie" fue derribado por un Fw 190 del II./JG 26, perdiendo la vida Pickard y Broadley, mientras que el Sqn. Ldr. del 464º Sqn. Ian McRitchie, de la RAAF, recibió múltiples impactos de proyectiles antiaéreos en su Mosquito. A pesar de ser herido en 26 puntos de su cuerpo, el piloto australiano consiguió hacer un aterrizaje forzoso con su FB VI alcanzado cerca de Poix, pero su navegante, Flt. Lt. R. W. "Sammy" Sampson, no logró sobrevivir.

La segunda operación de bombardeo de precisión fue llevada a cabo el 11 de abril por seis FB VI del 613º Sqn contra el edificio de cinco plantas y 29 metros de altura de la Galería de Arte Kunstzaal Kleizkamp, en La Haya, que había sido ocupada por la Gestapo y utilizada para albergar el Registro Civil Central holandés, así como duplicados de todos los documentos de identificación personal emitidos legalmente por el gobierno holandés. El oficial al mando de la unidad, Wg. Cdr. R. N. Bateson DFC, iba al frente de la operación en el FB VI LR355, mientras que su "número dos", al frente de la segunda pareja, era el Flt. Lt. Ron Smith en el HP927:

"Estaba totalmente ocupado en pilotar el aparato volando en formación a muy baja altura al mismo tiempo que atendía a mi navegante, Flg. Off. John Hepworth, que iba indicándome cual era la siguiente referencia del itinerario. Íbamos siguiendo una ruta de vuelo deliberadamente errática para confundir al enemigo respecto a nuestro objetivo final, y así conseguir la máxima sorpresa. La primera pareja, al mando del Oficial Jefe, llevaba bombas de alto explosivo

Los FB VI "T", "V" y "D" del 487º Sqn fotografiados el 29 de febrero de 1944 llevando cada uno de ellos dos bombas de 227 kilos bajo sus alas. Ninguno de estos aparatos había participado en el ataque a la prisión de Amiens, que había tenido lugar aquel mismo mes. ***(cortesía de GMS)***





con retardo de 30 segundos, y nosotros en la segunda pareja, al frente de la cual estaban el Sqn. Ldr. Charles Newman y el Flt. Lt. F. G. Trevers, debíamos rodear el lago Gouda para quemar todos los papeles esparcidos por las primeras explosiones. La tercera pareja, encabezada por el Flt. Lt. Vic Hester y el Flg. Off. R. Birkett, remató la misión lanzando bombas de alto explosivo e incendiarias".

"La última imagen que recuerdo de aquella misión es la de alejarme volando sobre campos de fútbol llenos de jugadores, para después cruzar la costa al norte de la ciudad y ser escoltado hasta la base por los Spitfire que nos estaban esperando. Por el éxito conseguido en esta operación, al Wg. Cdr. Bateson (¡que había lanzado sus bombas introduciéndolas literalmente por la puerta principal!) le fue concedida la Orden de Servicios Distinguidos (DSO) y recibió la Cruz de Vuelo Holandesa de manos del Príncipe Bernhard de Holanda".

Este primer plano muestra al MM417/EG-T con la misma configuración que en la formación de tres aparatos de la página anterior. Este avión fue dado de baja para el servicio el 26 de marzo de 1944 tras efectuar un aterrizaje forzoso en Hunsdon a consecuencia de los daños causados por la artillería antiaérea sobre la base de lanzamiento de bombas volantes V1 de Les Hayes.

El edificio fue destruido, al igual que la mayoría de los documentos de identidad. Sin embargo, 61 civiles resultaron muertos, 24 gravemente heridos y 43 más sufrieron heridas leves. Un boletín del Ministerio del Aire describió más tarde la incursión como "probablemente la hazaña más brillante de los bombardeos de precisión a baja altura de toda la guerra". Durante los meses de abril y mayo los FB VI de la 2ª TAF continuaron atacando objetivos alemanes en Francia y en los Países Bajos preparando la invasión aliada del Día-D. Ron Smith nos relata aquellas operaciones:

"La noche de los desembarcos paracaidistas del día-D, y muchas noches después de aquella, nuestro cometido principal era patrullar sobre las líneas enemigas y detrás de ellas, atacando los movimientos de tropas y cualquier cosa que se pareciese a actividad enemiga en tierra. Nuestro procedimiento de entrada y evasión era entrar a Francia por Granville, volando a través del corredor marítimo entre Alderney y la península de Cherburgo, hasta llegar a la "pista de tenis" que era como llamábamos a nuestra zona de patrulla. Durante el período del 5 de junio al 11 de julio, John y yo realizamos 17 salidas operativas, todas ellas por la noche. En junio todas las salidas tenían como destino la zona de Normandía, atacando carreteras, puentes, estaciones de ferrocarril y cualquier luz o movimiento que observábamos. Algunas veces establecíamos una cita con los Mitchells, que lanzaban bengalas para mejorar nuestra visibilidad de los objetivos".

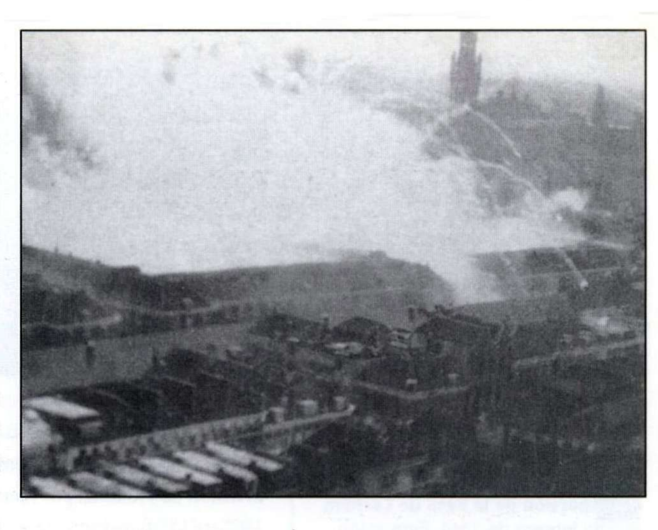
Los Flt. Lts. Tony Wickham DFC (a la izquierda) y B.T. "Banger" Good, Oficial de Armamento del escuadrón, pertenecientes al 21° Sqn. "Ciudad de Norwich", posan para un fotógrafo del *Illustrated London News* en la base de la isla de Thorney el 19 de diciembre de 1944 delante del FB VI "Kay". Wickham había participado en la incursión diurna sobre Berlín del 30 de enero de 1943, y pasó a prestar servicio en el 618° Sqn. con el proyecto Highball, antes de ser destinado al 21° Sqn. junto a su navegante, el Plt. Off. W.W.D. Makin, el 9 de septiembre de 1944. Wickham pilotó el B IV DZ414 de la Unidad Fotográfica y de Filmación durante la incursión contra la prisión de Amiens, realizando tres pasadas sobre la prisión en llamas para que su operador de cámara, el Plt. Off. Leigh Howard, pudiese filmar la huida de unos 255 prisioneros de los 700 que estaban cautivos. *(cortesía de Les Bulmer)*



Cada diario de navegación tenía su propia historia que contar. E. S. Gates, del 613° Sqn., recuerda:

"Recuerdo una noche oscura, negra como la boca de un lobo, en la que, estando mal situados, nos lanzamos en un picado abrupto para atacar una luz que habíamos descubierto. De repente, vimos cómo las siluetas oscuras de los árboles pasaban a toda velocidad por el lado derecho y ascendimos bruscamente a una décima de segundo de estrellarnos. También recuerdo la ocasión en la que, actuando como pareja del aparato de Frankie Reede, éste lanzó una ben-

gala en el momento en que nosotros nos colocábamos en una posición favorable para atacar el objetivo. Iluminados por completo por la luz amarilla y casi cegados por su resplandor, nos vimos sumergidos en una espesa maraña de proyectiles trazadores de todos los colores. Sin poder identificar nada, y con nuestras mentes dominadas por el instinto de supervivencia, nos lanzamos en picado hacia las tinieblas para salir del resplandor de la bengala".



El 613º Sqn. "Ciudad de Manchester" realizó su primera operación con los Mosquitos desde la base de Hartford Bridge el 31 de diciembre de 1943 atacando una base de lanzamiento de bombas volantes V1 en el norte de Francia. El 11 de abril de 1944 la unidad envió a seis FB VI (al mando del Wg. Cdr. R.N. "Pin Point" Bateson) a destruir el edificio del registro central Kunstzaal Kleizkamp, en La Haya, un edificio de 30 metros de alto y cinco plantas, que contenía los archivos de la Gestapo sobre la resistencia holandesa. Esta instantánea muestra el edificio inmediatamente después del ataque visto desde la parte trasera de un FB VI.
(cortesía de Carl Bartram)

Hasta que se pudo disponer de pistas adecuadas, las Alas de Mosquitos realizaban sus operaciones desde la isla de Thorney y desde Lasham. Durante esta época se llevaron a cabo varias incursiones diurnas de precisión espectaculares contra edificios concretos. Por ejemplo, el día de la Toma de la Bastilla (14 de julio de 1944), 18 FB VI pertenecientes a los escuadrones 21º, 487º y 464º atacaron un gran acuartelamiento del ejército alemán situado en Bonneuil Matours, en las proximidades de Poitiers. Los Mosquitos lanzaron nueve toneladas de bombas (con espoletas de retardo a 25 segundos) en una serie de picados cortos, destruyendo seis edificios situados dentro de un rectángulo de sólo 52 por 30 metros, resultando muertos al menos 150 soldados. El 1 de agosto se realizó otra operación de este tipo en la que participaron 24 Mosquitos FB. VI de los escuadrones 487º y 21º, escoltados por Mustangs, contra el cuartel de Caserne des Dunes, en Poitiers, donde estaban acantonados unos 2.000 alemanes. El 2 de agosto, 23 FB. VI de los escuadrones 107º y 305 atacaron a la vez el Chateau de Fou, al sur de Chatellerault, que albergaba el Cuartel General de las SS, y el Chateau Maulny, en el que los alemanes habían establecido una escuela de saboteadores. Mientras tanto, el 613º Sqn. bombardeaba un chateau en Normandía que servía como base de descanso para los submarinistas alemanes.

El 19 de agosto, 14 tripulaciones de FB.VI del 613º Sqn., al mando del Sqn. Ldr. Charles Newman realizaron un audaz ataque a baja altura contra el edificio de un colegio en Egletons, 80 kilómetros al sudeste de Limoges, que según la Inteligencia Británica era utilizado como acuartelamiento de las SS. Como de costumbre, el AVM Basil Embry y el Grp. Capt Bower les acompañaron para observar al escuadrón en acción. Catorce de los Mosquitos localizaron y bombardearon el objetivo, consiguiendo al menos 20 impactos directos que casi destruyeron totalmente el colegio. Uno de los FB VI fue alcanzado por disparos antiaéreos en el motor derecho sobre la zona del objetivo y tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso en Francia, pero la tripulación consiguió regresar al escuadrón sólo cinco días después.

Los armeros colocando una bomba de 120 kilos en el ala del FB VI LR355/"H" del 613º Sqn. Este aparato todavía estaba prestando servicio en la unidad cuando fue dado de baja a causa de un aterrizaje forzoso consecuencia de un fallo del motor el 1 de agosto de 1944.



Entre el 25 y el 26 de agosto, el Ala 138 tomó parte en los ataques a gran escala que se realizaron en la zona de Rouen contra concentraciones de tropas y columnas de vehículos que intentaban retirarse más allá del Sena. Las salidas continuaron la noche del 30 de agosto contra las líneas de ferrocarril de las zonas de Saarbourg y Estrasburgo, seguidas 24 horas después por una contra un enorme depósito de petróleo situado en Nomency, cerca de Nancy. Doce FB. VI del 464º Sqn atacaron también una docena de trenes cargados de gasolina cerca de Chagney, causando grandes destrozos con sus



El FB VI LR366 del 613° Sqn está siendo rearmado y reabastecido de combustible en la encharcada zona de dispersión de la base de Lasham el 7 de febrero de 1944. Este avión pasó al 107° Sqn. posteriormente ese mismo año, pero fue derribado sobre Arnhem el 17 de septiembre de 1944 –el día que se inició la Operación *Market Garden*–. El LR366 fue alcanzado por disparos antiaéreos y tras incendiarse se estrelló cerca de la posición enemiga que había estado atacando. *(cortesía de Phil Jarrett)*

pasadas de ametrallamiento y bombardeo a altitudes de 20 a 200 pies.

El 17 de septiembre, formando parte de la Operación Market Garden (la invasión de Holanda por fuerzas paracaidistas), 32 FB. VI de los Escuadrones 107° y 613° atacaron los acuartelamientos de las fuerzas alemanas en Arnhem, mientras que el 21° Sqn. bombardeaba los edificios de tres colegios de Nimega que estaban siendo utilizados por la guarnición alemana.

En noviembre de 1944 los escuadrones 107°, 305° y 613° del Ala 138 se trasladaron finalmente a Francia estableciendo su base en Epinoy, cerca de Cambrai. Mientras tanto, los escuadrones 21°, 464° y 487° permanecieron inicialmente en retaguardia, la Isla de Thorney, pero en diciembre estas unidades australianas y neozelandesas enviaron sendos destacamentos avanzados a Rosières-en-Santerre, en Francia, y para febrero de 1945 los tres escuadrones establecieron allí su base permanente.

En aquella etapa de la guerra el enemigo era bombardeado tanto de día como de noche. Los FB.VI nocturnos recogieron también una abundante cosecha de aviones enemigos, y continuaron hostigando los movimientos de tropas en la retaguardia de la ofensiva alemana de Las Ardenas, además de realizar salidas de apoyo a tierra a lo largo de todo el frente. La Luftwaffe se veía imponente para detener su inexorable avance hacia el oeste, y ni siquiera la Operación Bodenplatte (en la que, a primeras horas del día de Año Nuevo, más de 850 cazas alemanes atacaron 27 aeródromos situados en el norte de Francia, Bélgica y el sur de Holanda) consiguió detener a los aliados.

A lo largo de los meses de enero a marzo de 1945, las Alas 138 y 140, junto con todas las demás unidades aéreas tácticas aliadas, continuaron, durante casi todas las noches, la ofensiva atacando carreteras y vías de ferrocarril alemanas siempre que era posible, y bombardeando empalmes ferroviarios empleando el sistema Gee cuando las malas condiciones meteorológicas impedían la localización visual del objetivo. El Mosquito se comportaba bien cuando surgían incidentes durante las operaciones, como recuerda el Flt. Lt. Eric Atkins (uno de los pilotos del 305° Sqn. "polaco"):

"Al ser pequeño y ligero, el Mosquito podía tener problemas al enfrentarse al mal tiempo. Por otra parte, en situaciones de emergencia, cuando era sorprendido por la artillería antiaérea o por los reflectores, o cuando era atacado por aviones enemigos, era capaz de lanzarse por el cielo haciendo unas maniobras casi imposibles. El Mosquito respondía a los mandos como un caballo de carreras de pura sangre, con velocidad, precisión y con un sexto sentido vinculado a la habilidad de su piloto. Yo mismo pude pronto comprobar que el FB. VI era capaz de virar en un círculo tan cerrado para escapar de noche de los reflectores y la artillería antiaérea, que casi parecía 'desaparecer del cielo'.



El FB VI LR356/YH-Y (pilotado por el Sqn. Ldr. Tony Carlisle) del 21° Sqn. en una vista tomada desde un segundo Mosquito a 20.000 pies sobre un objetivo localizado mediante el sistema *Noball* en 1944. Mientras formó parte del Ala 140, de la 2ª TAF, esta unidad se ganó una gran reputación por sus ataques de bombardeo de precisión durante los años 1944 y 1945. El 6 de febrero de 1945 el escuadrón se traslado a Rosières-en-Santerre, en Francia, siendo este aeródromo el primero de una serie de bases utilizadas por la unidad en el continente hasta el final de la guerra. El LR356 completó dos períodos de servicio en el 21° Sqn. entre los cuales estuvo durante una breve temporada asignado al 613° Sqn. Regresó a esta última unidad tras haber finalizado su segundo período en el 21° Sqn. Este aparato fue derribado durante una misión de ataque nocturno sobre el noroeste de Alemania el 2 de febrero de 1945. *(cortesía de Les Bulmer)*

Entre julio y agosto de 1944, los FB VI de la 2ª TAF fueron requeridos para realizar tres ataques de precisión contra los acuartelamientos ocupados por el 158° Regimiento de Seguridad (SS) cerca de la ciudad de Poitiers, en Francia, tras la masacre de miembros del Maquis capturados junto a tropas del SAS en un lugar cercano. El día de la Toma de la Bastilla, el 14 de julio de 1944, el as de los Hurricane, Grp. Capt. Peter Wykeham-Barnes DSO, DFC (en la fotografía) dirigió a los Sqn. 487° y 464 en un ataque en el que participaron 18 FB VI contra seis edificios situados dentro de un rectángulo de 52 por 30 metros en Bonneuil Matours, cerca de Poitiers. Los mosquitos destruyeron el acuartelamiento con nueve toneladas de bombas lanzadas en picados cortos. *(Colección de Derek Carter)*



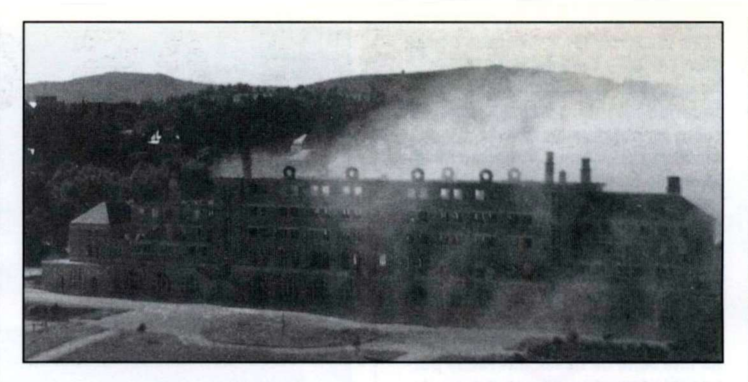
"El Mosquito podía volar bien con un solo motor, siempre que se volase a la velocidad y altura adecuadas para realizar un vuelo a nivel a través de una gran distancia. Muchos pilotos de Mosquitos regresaron de Alemania con un solo motor, pero el aterrizaje podía ser arriesgado, ya que nunca se sabía si el otro motor se calentaría demasiado y también dejaría de funcionar. El Mosquito también era capaz de aterrizar sobre su panza con cierta seguridad, siempre que se recordase no iniciar esta maniobra llevando nada en los soportes bajo las alas ni se utilizasen los flaps; ya que esto último provocaba invariablemente que el aparato capotase. En una ocasión, aterricé sobre una pista de hierba en Epinoy, Francia, sin el tren de aterrizaje, sin utilizar los flaps y ¡con una bomba a bordo! El único detalle molesto fue que la ambulancia y el oficial médico tardaron más de media hora en acercarse; ¡estaban esperando a ver si la bomba estallaba!

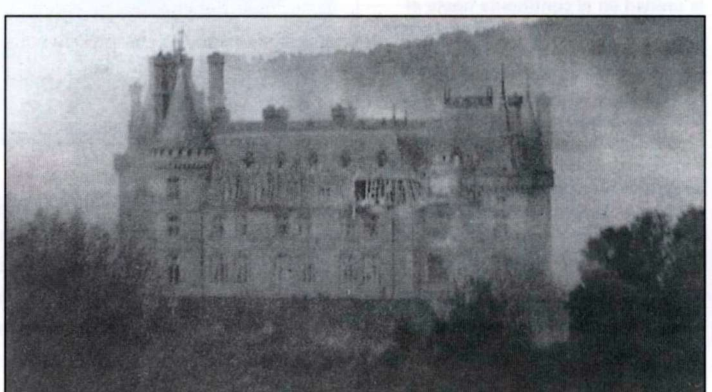
El avión había sufrido sólo daños de poca importancia y pronto volvió a prestar servicio. Otros Mosquitos consiguieron aterrizar a pesar de faltarles la mitad de un ala".

"A pesar de estar construido a base de madera, el Mosquito era fuerte y resistente, y fácil de reparar; simplemente había que poner un ala nueva y listo. La velocidad del Mosquito significaba que el tiempo operativo era menor (a menos que se estuviese en misión de patrulla), y el tiempo necesario para ir a la zona de objetivo y regresar era tal que cuando los vehículos ligeros alemanes estaban atascados en los alrededores de Rouen, se organizó un ataque contra ellos que duraría toda la noche. Realizamos tres operaciones en una sola noche. Aterrizábamos, repostábamos combustible y nos rearmábamos y salíamos de nuevo hacia el objetivo; ¡desde el ocaso hasta el amanecer conseguimos apuntarnos tres triunfos seguidos!".

El 22 de febrero de 1945 los escuadrones de Mosquitos participaron en la Operación Clarion; una operación diurna que consistía en realizar un esfuerzo máximo para dar el golpe de gracia al sistema de transportes alemán. En total, unos 9.000 aviones aliados participaron en los ataques contra estaciones de ferrocarril, trenes y locomotoras enemigas, y contra cruces de carreteras, puentes, barcos y barcazas en los canales y en los ríos, almacenes y otros objetivos. P. D. Morris, uno de los pilotos del 613° Sqn. recuerda:

"La zona que Ron Parfitt, mi navegante, y yo debíamos patrullar estaba en el extremo norte de Alemania, en la región de Schleswig Holstein, cerca de la





El 30 de julio de 1944 el acuartelamiento de Caserne des Dunes, en Poitiers, fue destruido por un ataque de los Mosquitos y, el 2 de agosto, los supervivientes del célebre 158° Regimiento de Seguridad (SS), que ahora habían sido acantonados en el Chateau de Fou (en la fotografía), donde se había establecido el Cuartel General de las fuerzas policiales de las SS, situado al sur de Chatellerault, perecieron cuando el acuartelamiento fue bombardeado por 23 FB VI procedentes de los Sqn 107° y 305°. Se estima que el 80 por ciento del regimiento fue aniquilado a consecuencia de estos ataques. *(Vic Hester)*

El 19 de agosto de 1944, 15 cazabombarderos FB VI del 613° Sqn. (al mando del Sqn. Ldr. Charles Newman) atacaron un puesto de mando de la Gestapo ubicado en Egelons, el edificio de una antigua escuela, a unos 80 kilómetros al sudeste de Limoges. Los informes de inteligencia sobre aquel lugar indicaban también que la escuela estaba siendo utilizada como acuartelamiento para tropas de las SS. Los Mosquitos localizaron el objetivo y lo bombardearon desde baja altura, consiguiendo al menos 20 impactos directos que dejaron al edificio destruido casi por completo. *(Vic Lester)*

frontera con Dinamarca. Nuestra misión era patrullar por una extensa zona y bombardear, ametrallar o atacar con los cañones cualquier transporte o personal enemigo que localizásemos. Tras haber causado unos cuantos destrozos en diversos objetivos, llegó el momento de regresar a la base. Cuando volábamos a baja altura sobre campos separados por muros de piedra que tenían casi la misma altura a la que volábamos, apareció un soldado alemán en lo alto de uno de aquellos muros, a unos 300 metros delante de nosotros, y empezó a disparar con su arma hacia nosotros. Yo iba armado con cuatro ametralladoras y cuatro cañones, apunté con cuidado y accioné ambos disparadores. ¡Mis armas permanecieron completamente en silencio! No obstante, estaba decidido a darle un buen susto, así que pasé por encima a muy pocos pies de su cabeza y le vi caer de bruces al suelo. Una vez que habíamos pasado encima de aquel soldado, probé mis armas de nuevo y ¡dispararon perfectamente!".

La Operación Clarion iba a ser la última ocasión en que los Mosquitos operasen a la luz del día en tan gran número. Las Alas 138 y 140 perdieron nueve FB. VI y muchos otros sufrieron daños.



Los FB VI "B" y "H" del 613° Sqn. en la base A75/Cambrai-Epinoy, en Francia, a finales de 1944. El escuadrón se había traslado a esta base, junto con los Sqn 107° y 305°, todos ellos pertenecientes al Ala 138, en noviembre de 1944, a fin de estar más cerca de la primera línea del frente para realizar misiones de hostigamiento contra las unidades alemanas que se retiraban hacia el este. *(Philip Beck)*

SOBRE LAS OLAS "TSE-TSE"

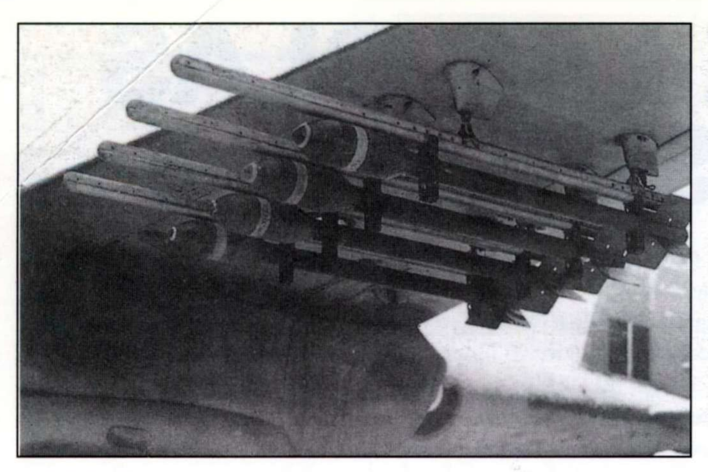
En el otoño de 1943, el 618º Sqn. destacó cinco tripulaciones a la base del 248º Sqn. equipado con Beaufighter Mk X situada en Predannack para pilotar los Mosquitos Mk XVIII "Tse-tse", a los que se conocía por este nombre a causa del cañón automático Molins de 57 mm instalado en el morro del aparato en lugar del cuarteto de cañones de 20 mm estándar. Este cañón, inicialmente concebido para emplearlo contra los submarinos alemanes navegando en superficie, estaba alimentado por proyectiles trazadores blindados de alto explosivo de 2,7 Kg mediante un cargador en forma de arco con capacidad para 24 disparos. El cargador, colocado en posición vertical aproximadamente en el centro del aparato, introducía los proyectiles directamente en el bloque de cierre del cañón. Este último estaba situado detrás de la tripulación, y el tubo del cañón se extendía por debajo del suelo de la cabina, saliendo su boca por la parte inferior del carenado del morro. Se mantuvieron dos de las ametralladoras de 7,69 mm (o las cuatro) para los ataques de ametrallamiento y para el combate aéreo, y la puntería de todas las armas se hacía mediante un visor de reflexión; los botones de disparo estaban situados en la columna de control del piloto. El cañón Molins tenía una velocidad inicial de 900 m/seg., y la distancia ideal para abrir fuego estaba entre 1.646 y 1.372 metros.

Las operaciones de los Mosquitos "Tse-tse" dieron comienzo el 24 de octubre de 1943 con una patrulla realizada por dos Mk XVIII pilotados por el Sqn. Ldr. C. Rose DFC, DFM y el Sgt Cowley como navegante, y el Flg. Off. A. Bonnett, de la RCAF, con su navegante, el Plt. Off. Mc D. "Pickles" McNicol. Esta última tripulación pereció el 4 de noviembre cuando se estrelló en el mar durante un ataque contra un barco de pesca en el Golfo de Vizcaya. Rose disparó dos proyectiles, pero fue alcanzado por el fuego de respuesta o por el rebote de uno de sus propios disparos.

Los canales libres de minas situados en la costa francesa del Atlántico que conducían a las bases de submarinos alemanes de Brest, Lorient, St. Nazaire,

El HJ732/G (la G indicaba que este aparato era secreto y debía estar vigilado permanentemente), que sirvió como prototipo del modelo FB XVIII "Tse-tse", había sido construido originalmente como un aparato FB VI Serie I. Obsérvese, la boca del cañón Molins de 57 mm, que disparaba proyectiles de 2,7 kilos, sobresaliendo debajo del cuarteto de ametralladoras Browning de 7,69 mm, que posteriormente serían reducidas a la mitad a fin de reducir peso, y por lo tanto, para permitir llevar mayor cantidad de combustible. Los "Tse-tse" operaron exclusivamente en el 618º Sqn. (Destacamento Especial) en ataques anti-submarinos, contra objetivos terrestres y anti-buque durante 1943-1944.
(foto BAe cedida por GMS)





El 14 de septiembre de 1944, los Sqn 235° y 248° se trasladaron a Escocia para unirse al Ala de Ataque de Banff para realizar operaciones contra el tráfico marítimo enemigo en las costas de Noruega. El día 28 sus aparatos fueron modificados para poder llevar las rampas de lanzamiento Mk III terminadas en punta (construidas con secciones de tubo de acero soldadas entre sí) y ocho proyectiles cohete (RP) con cabezas de guerra semi perforantes de 27 kilos del mismo tipo que las utilizadas en la campaña del desierto para el combate contracarro. Sin embargo, con estas cabezas, los proyectiles no conseguían perforar los cascos de los barcos, y pronto fueron sustituidas por cabezas de guerra perforantes macizas de 11 kilos. Los mosquitos emplearon por primera vez los proyectiles cohete el 26 de octubre de 1944.

La Rochelle y Burdeos, eran "territorios de caza" ideales, porque las aguas eran demasiado poco profundas para permitir a los submarinos sumergirse de inmediato si eran atacados. El 7 de noviembre, Al Bonnett consiguió hacer varios impactos contra el U-123, que se dirigía a Brest navegando en superficie. Después del primer picado, el cañón de Bonnet se interrumpió, de modo que abrió fuego contra el submarino con sus ametralladoras. Atacar con un Mk XVIII requería realizar un picado desde 5.000 pies con un ángulo de 30º, manteniendo el indicador de viraje y guiñada fijo en la posición central, ya que la más ligera desviación provocaba que el cañón se interrumpiese. Como resultado de este ataque, a partir de entonces, los submarinos alemanes que se dirigían a las bases de la costa francesa del Atlántico iban protegidos por una escolta de navíos de superficie.

El 1 de enero de 1944, la escuadrilla de conversión de Mosquitos del 248º Sqn. tenía 16 "Tse-Tse" y cuatro FB. VI, y el 16 de febrero la unidad se trasladó a Portreath. Cuatro días después realizaban sus primeras patrullas de interceptación y contra el tráfico marítimo en el Golfo de Vizcaya.

El 10 de marzo, cuatro FB. VI que escoltaban a dos Mk XVIII a una zona situada aproximadamente a 30 millas al norte de Gijón, en la costa española, entablaron combate con unos diez Ju 88 que escoltaban a un convoy compuesto por cuatro destructores y un submarino. Dos de los Ju 88 fueron derribados por los FB VI mientras los "Tse-tse" atacaban al convoy. El Sqn. Ldr. Phillips llevó a cabo cuatro ataques contra el submarino, y el Flg. Off. Turner dos. Consiguieron ocasionar daños en el destructor y Phillips derribó un Ju 88 con cuatro disparos de su cañón Molins.

El 25 de marzo, mientras patrullaban la zona de Il de Yen en el Golfo de Vizcaya, dos "Tse-tse" (el MM425/L, tripulado por los Flg. Offs. Doug Turner y Des Curtis, y el HX903/I, tripulado por el Flg. Off. A. H. Hilliard y el Wt. Off. J. Hoyle) hundieron el U-976, que se dirigía a St. Nazaire de regreso de su segundo crucero de guerra, escoltado por un destructor y dos dragaminas. El fuego antiaéreo procedente de los navíos de escolta, que fueron atacados por los cuatro FB. VI del 248º Sqn. (a cuyo frente estaba el Flt. Lt. L. S. Dobson) era intenso. Turner efectuó cuatro ataques contra el U-976 y Hilliard uno, antes de que el navío se sumergiese dejando en la superficie una mancha de aceite de 100 metros de largo por 30 metros de ancho. Los supervivientes fueron rescatados por los dragaminas de la escolta.

Dos días después, en la misma zona, estas dos tripulaciones de "Tse-tse", escoltadas por seis FB VI del 248º Sqn. (al mando del Flt. Lt. J.H.B. Rollett), atacaron al U-769 y al U-960, que estaban en ruta hacia La Pallice. Su escolta, compuesta por cuatro dragaminas Clase "M" y dos Sperrbrechers (barcos mercantes transformados en buques de defensa antiaérea), interpuso una intensa barrera de fuego antiaéreo. El Mosquito de Hilliard fue alcanzado en el morro por un proyectil de 37 mm pero, afortunadamente, la placa blindada que había delante del panel de instrumentos amortiguó el impacto y la tripulación pudo alcanzar Portreath sana y salva. El Flt. Sgt. L. A. Comprton (en el LR363/X)

realizó un aterrizaje forzoso a su regreso. El U-960, que había sufrido graves daños durante el ataque, consiguió, a duras penas, llegar a La Pallice para efectuar reparaciones. Un año después sería hundido en el Mediterráneo por una combinación de destructores norteamericanos, Wellingtons y Venturas.



En esta espectacular imagen, un FB VI del 235° Sqn. efectuando pruebas nocturnas de fuego real en un polígono de tiro, dispara en dirección al mar con los proyectiles cohete con cabeza de guerra de 11 kilos y su cuarteto de cañones a la vez. Los cohetes estaban dispuestos de forma que al hacer impacto tuviesen una cierta dispersión, lo cual significaba que si eran disparados a la distancia correcta, con la velocidad adecuada y el ángulo de picado apropiado, cuatro de ellos harían impacto en el barco por encima de la línea de flotación y los otros cuatro quedarían ligeramente cortos para hacer impacto por debajo de la línea de flotación. Tras perforar el casco de la nave, cada uno abría un orificio de 45 cm en el extremo opuesto del casco lo cual abría una vía de agua. El remanente del motor cohete de cordita también se quemaba dentro del casco, produciendo la ignición del combustible y las municiones que hubiera dentro del buque. El primer ataque con cohetes del 235° Sqn. tuvo lugar el 21 de febrero de 1945. *(G.A.B. Lord)*

El 11 de abril, un "Tse-tse" pilotado por el Flt. Lt. B.C. Roberts atacó a un submarino alemán a la altura de St. Nazaire mientras que nueve FB VI de los escuadrones 248° y 151° se encargaban de los cuatro buques de escolta y de una docena de Ju. 88. Roberts observó chorros de agua cerca del casco cuando disparó su Molins, pero no pudo acreditar haber logrado impactos definitivos sobre el submarino. En esta ocasión el fuego antiaéreo fue también intenso y dos FB VI fueron derribados, pero dos de los Ju 88 fueron destruidos. Un tercer Mosquito se perdió en un aterrizaje forzoso en Portreath.

En mayo los "Tse-tse" comenzaron a atacar barcos de superficie además de submarinos, empleando para ello proyectiles perforantes para atravesar los entablados de madera de las cubiertas de los barcos, en colaboración con Beaufighters equipados con cohetes que atacaban en picados cortos desde 500 pies. El día-D el 248° Sqn. efectuó salidas anti-buque, de escolta y de bloqueo sobre las costas de Normandía, Bretaña y del Golfo de Vizcaya. El 7 de junio dos Mosquitos "Tse-tse" tripulados por los Flg. Offs. Doug Turner DFC y Des Curtis DFC, y por los Flg. Offs. Al Bonnett, de la RCAF, y "Pickles" McNicol, efectuaron un ataque contra un submarino alemán que navegaba en superficie. Se dispararon doce proyectiles de 57 mm contra el U-212, pero a la segunda pasada, el cañón del aparato de Bonnett se interrumpió, lo cual le obligó a efectuar una serie de picados en falso contra el submarino, que finalmente consiguió hacer una inmersión de emergencia dejando una mancha de aceite y a uno de sus tripulantes en la superficie. El U-212 consiguió llegar a St. Nazaire y fue reparado, pero poco después sería hundido en julio por fragatas de la Royal Navy. El Mosquito de Turner fue alcanzado por un proyectil antiaéreo en el ala y en la góndola motriz de la izquierda, pero él y Bonnett lograron regresar a Cornwall.

Bonnett y McNicol perdieron la vida el 9 de junio cuando el Wg. Cdr. Tony Phillips DSO, DFC (que ahora era jefe del 248° Sqn.) chocó con su Mosquito cuando sobrevolaban tierra firme tras una operación de búsqueda de supervivientes de un destructor alemán hundido en el Canal de la Mancha. Phillips perdió casi dos metros de ala pero consiguió aterrizar sano y salvo. Él y su navegante, Flg. Off. R. W. "Tommy" Thomson DFC, resultaron muertos el 4 de julio en el curso de un ataque sobre las aguas de la Península de Brest.

El 10 de junio, cuatro Mosquitos del 248 Sqn. (a cuyo frente iban el Flt. Lt. S.G. Nunn y el Flg. Off. J. M. Carlin en el LR347/T) atacaron al U-821 a la altura de Ushant, con tal violencia que la tripulación abandonó la nave –el submarino terminó siendo hundido por un Liberator del 206° Sqn–. Aquella tarde el Flt. Lt. E.H. Jeffreys DFC y el Flg. Off. D. A. Burden, pertenecientes al 248° Sqn. fueron derribados por una lancha rápida que llevaba a los supervivientes del U-821 durante un segundo ataque realizado por dos "Tse-tse" y

cuatro FB VI. La lancha fue rápidamente hundida por los cañones Molins.

Durante los meses de mayo y junio, los noruegos del 333º Sqn. participaron también en ataques contra submarinos alemanes. El 26 de mayo, el Teniente (Tte.) J. M. Jacobsen y el Subteniente Humlen (a bordo del HR262/N), y los Ttes. Hans Engebrightsen y Odd Joansen produjeron daños al U-958 en un ataque en aguas de Noruega. Joansen fue muerto en acción el 11 de junio cuando él y Engebrightsen fueron derribados por accidente por Spitfire. Tres días después el Tte Erling Johansen y el Segundo Tte Laurtiz Humlen (con el HP864/H) atacaron y dañaron al U-290 también en aguas de Noruega, poniendo a este submarino fuera de combate hasta el mes de agosto. El 16 de junio Johansen y Humlen avistaron al U-998 navegando en superficie frente a las costas noruegas y le atacaron con disparos de cañón. También lanzaron dos cargas de profundidad desde una altura de 100 pies que causaron al submarino daños de tal gravedad que fue puesto fuera de servicio definitivamente en Bergen a finales de aquel mismo mes.

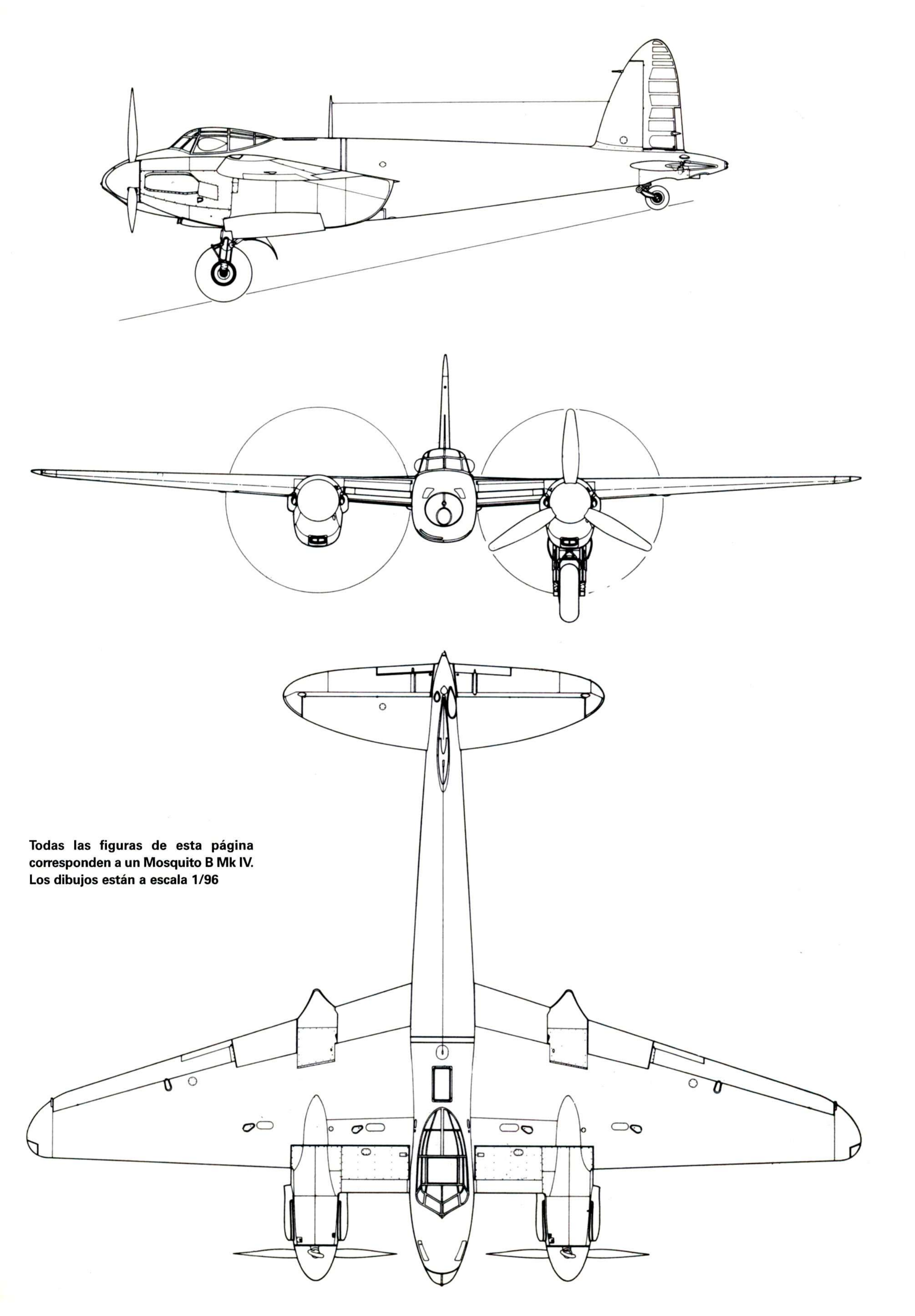
En una patrulla posterior, aquel mismo día, el Tte. Jacob M. Jacobson y el Segundo Tte. Per Hansen avistaron y atacaron al U-804, que también resultó gravemente dañado y se vio obligado a dirigirse al puerto de Bergen para efectuar reparaciones. Este submarino caería, posteriormente, víctima de los Mosquitos del Ala de Ataque de Banff el 9 de abril de 1945.

El 23 de junio los Flt. Sgts. Leslie Doughty y R. Grime fueron una de las seis tripulaciones del 248º Sqn. enviadas a patrullar entre Ushant y Lorient. Sin embargo, se separaron del resto del grupo a causa de la mala visibilidad, pero esto no impidió a Doughty continuar el vuelo y localizar un convoy de escoltas y al U-155, que estaba a punto de entrar en el puerto de Lorient tras su novena patrulla. La tripulación atacó con fuego de cañones y ametralladoras, y también lanzó dos cargas de profundidad desde una altitud de 50 pies. La acción de Doughty le valió el ascenso a Oficial y la concesión de la DFM. El U-155 sufrió daños de tal gravedad durante el ataque que quedó fuera de combate hasta el mes de septiembre, en que este submarino partió hacia Noruega.

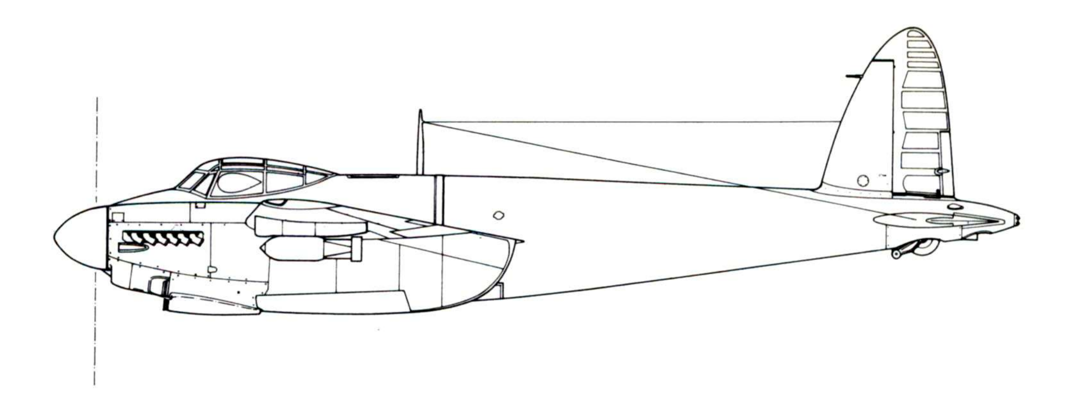
Veinticuatro horas antes, los Mosquitos habían entrado en acción por primera vez utilizando cargas de profundidad Mk XI de 11 Kg y minas A VIII montadas bajo las alas. El 235º Sqn. con base en Portreath realizó también su primera salida con los FB VI en esta ocasión, habiendo efectuado su última operación con los Beaufighter el 27 junio. Los FB VI actuaron en aquella ocasión como escolta para los Beaufighters, y también interceptaron a unos Do 217 que llevaban bombas planeadoras HS 293 para atacar al trafico marítimo aliado.

Este FB VI armado hasta los dientes lleva cuatro cañones, cuatro ametralladoras y ocho proyectiles cohete (obsérvense los "latiguillos" eléctricos de armado con los conectores Niphan colgando de la parte posterior de cada uno de los proyectiles cohete de 11 kilos; los cohetes permanecían desconectados hasta el momento del arranque de motores). Las rampas de lanzamiento de los cohetes debían ser ajustadas de modo que estuviesen en paralelo con respecto al flujo del aire a la velocidad de picado correcta. Si no era así, los cohetes podían cabecear y hacer que el disparo quedase corto o largo. Esto ocurría también si el piloto picaba a una velocidad inadecuada. ***(foto cedida por GMS)***

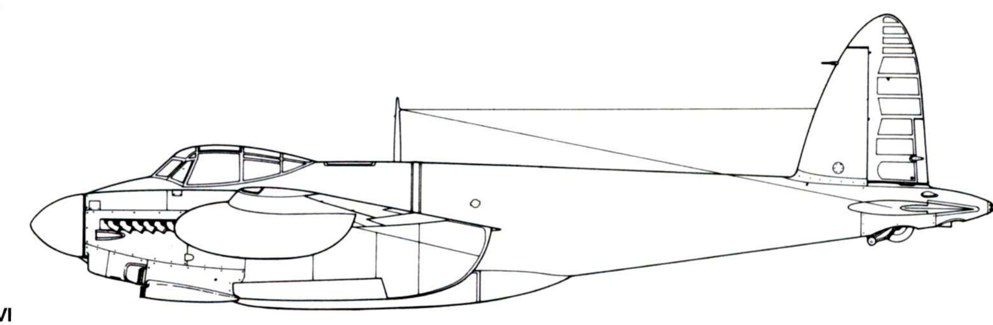




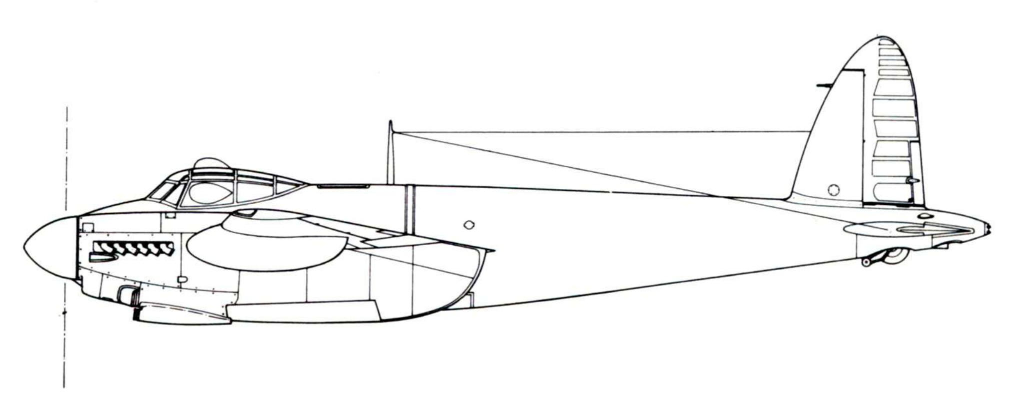
Todas las figuras de esta página corresponden a un Mosquito B Mk IV. Los dibujos están a escala 1/96



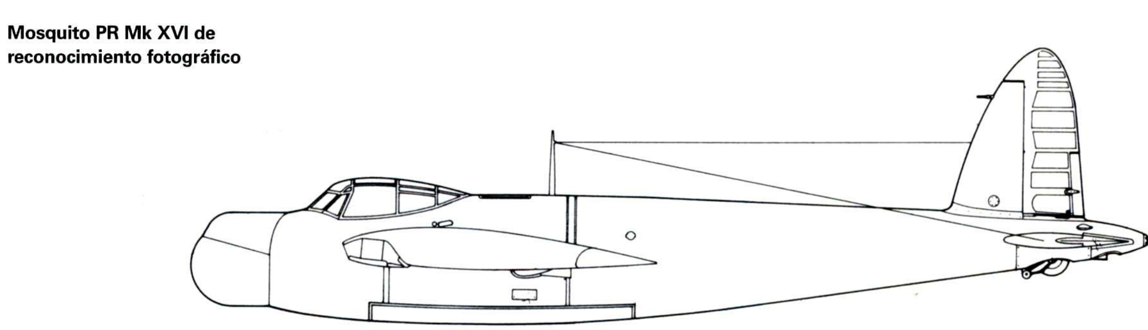
Mosquito B Mk IX



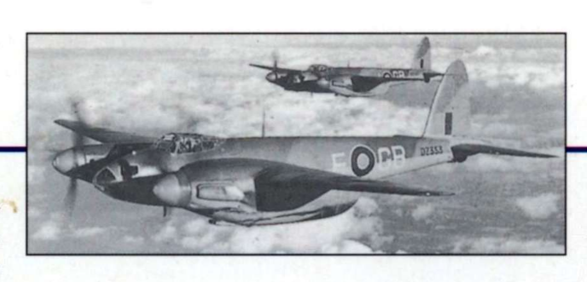
Mosquito B Mk XVI



Mosquito PR Mk XVI de reconocimiento fotográfico



Mosquito B Mk XVI (con radar en el morro)



Verdadero ejemplo de genialidad de los ingenieros, nacido de la desesperación de la guerra, el legendario *Mosquito*, construido básicamente de madera, fue, probablemente, el mejor caza-bombardero bimotor de su clase de cuantos entraron en acción en la II Guerra Mundial. La primera versión de bombardero que entró en servicio fue el B Mk IV, siendo entregados los primeros ejemplares al 105º Sqn del 2º Grupo con base en Swanton Morley, en Norfolk, en noviembre de 1941. El *Mosquito*, considerablemente más rápido que el Blenheim Mk IV con que estaba dotada anteriormente la unidad, propulsado por motores en línea en lugar de radiales, y fabricado a base de madera en lugar de aleación metálica, se mostró desde el primer momento como un estimulante reto tanto para sus pilotos como para las tripulaciones de tierra. En este volumen se describen las carreras de las versiones de bombardero y caza-bombardero que sirvieron en el Mando de Bombarderos y en la RAAF. Esta obra incluye, además, numerosos relatos de primera mano de boca de los hombres que tripularon en acción el bimotor fabricado por De Havilland.



